

Der Versicherungswert in der Binnenschiffsversicherung

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des Grades eines
DOKTORS DER RECHTE
bei dem Fachbereich Rechtswissenschaft
der Freien Universität Berlin

vorgelegt von
Ulrich Klopsch
Referendar in Berlin

1973



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41550802_0027

Der Versicherungswert in der Binnenschiffsversicherung

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des Grades eines
DOKTORS DER RECHTE
bei dem Fachbereich Rechtswissenschaft
der Freien Universität Berlin



vorgelegt von
Ulrich Klopsch
Referendar in Berlin

1973



Erstgutachter: Professor Dr. iur. K. Sieg

Zweitgutachter: Professor Dr. iur. H. Schirmer

Tag der mündlichen Prüfung: 28. August 1973

G l i e d e r u n g

	<u>Seite</u>
Einleitung	1
I <u>Schiffsbegriff</u>	
1. Definition	5
2. Unterschied Boot - Schiff	5
3. Binnenschiff - Seeschiff	6
4. Abgrenzungen	7
II <u>Versicherung des Schiffes</u>	
1. Berufsschiffahrt	7
2. Sportschiffahrt	8
3. Baurisikoversicherung	9
III <u>Versicherungssumme</u>	
1. Begriff	11
2. Bedeutung	11
2.1. Leistungsbegrenzung	12
2.2. Prämiengrundlage	13
2.3. Verhältnis zum Versicherungswert	14
3. Festsetzung	15
4. Binnenschiffsversicherung	16
4.1. Doppelschaden	17
4.2. mehrere Versicherungsfälle	17
4.3. Nachversicherung	19
IV <u>Begriff des Versicherungswertes (Schadensver-</u> <u>sicherung)</u>	
1. Aktivenversicherung	20

1.1. § 51 Abs. 1 VVG	20
1.2. § 52 VVG	21
2. Passivenversicherung	23
3. Insbesondere: Seekaskoversicherung	24
4. Insbesondere: Binnenschiffsversicherung	25
4.1. § 141 VVG	25
4.1.1. Geltungsbereich	25
4.1.2. Definition	26
4.1.3. Bedeutung	27
4.2. Der Versicherungswertbegriff in den Bedingungen der Versicherer	27
4.2.1. Berufsschiffahrt	27
4.2.1.1. § 22 AVB-Flußkasko	27
4.2.1.2. Besondere Bedingungen	28
4.2.1.2.1. für das Rheingebiet	29
4.2.1.2.2. Wesergebiet	30
4.2.1.3. Versicherungswertklausel	30
4.2.1.3.1. Definition	30
4.2.1.3.2. Geltungsbereich	31
4.2.1.3.2.1. örtlich	31
4.2.1.3.2.2. zeitlich	32
4.2.2. Sportschiffahrt	32
4.2.2.1. DTV-Bedingungen	32
4.2.2.2. Gesellschaftsbedingungen	33

V Technische Grundlagen

1. Allgemeines	34
2. Notwendigkeit von Bewertungsrichtlinien	35
2.1. versicherungstechnisch	35
2.2. vertraglich	36
3. Zeitpunkt der Wertberechnung	36
3.1. bei Eintritt des Versicherungsfalles	36
3.2. bei Versicherungsbeginn	37

	<u>Seite</u>
3.2.1. § 141 Abs. 1 S. 1 VVG	37
3.2.2. Reiseversicherung	38
3.2.3. Zeitversicherung	40
3.2.4. Bedeutung des Bewertungszeitpunktes	42
4. Ort der Wertberechnung	42
4.1. Berufsschiffahrt	42
4.1.1. § 141 VVG	42
4.1.2. vertragliche Regelungen	43
4.1.3. Lösungsmöglichkeiten	43
4.2. Sportschiffahrt	46
5. Versicherte Interessen	46
5.1. Passivenversicherung	47
5.1.1. Kaskoversicherung	47
5.1.2. Kollisionsexcedentenversicherung	49
5.2. Aktivenversicherung	50
5.2.1. Das Gut	50
5.2.1.1. Schiff	50
5.2.1.2. Zubehör	51
5.2.1.3. Sonstiges	53
5.2.1.3.1. Heuer	53
5.2.1.3.2. Ausrüstungskosten	53
5.2.1.3.3. Versicherungskosten	54
5.2.2. Sicherungs- und Nutzungsinteressen	55
5.2.2.1. Eigentümer	55
5.2.2.2. Ausrüster	56
5.2.2.3. Forderungsgläubiger	58
5.2.2.4. Treuhänder	60
6. Ausgangspunkte der Bewertung	61
6.1. Gemeiner Wert	62
6.2. Versicherungswertklausel	63

	<u>Seite</u>
6.2.1. Anschaffungswert	63
6.2.2. Herstellungswert	64
6.3. Andere Bewertungsmöglichkeiten	66
6.3.1. Nutzungswert	66
6.3.2. Verkaufswert	67
6.4. Bewertung nach dem Zeitwert	71
6.4.1. Allgemein	71
6.4.2. Begriff	72
6.4.3. Abzug "neu für alt"	72
6.4.3.1. Allgemein	72
6.4.3.2. Der Abzug "neu für alt" in den Besonderen Bedingungen	74
7. Besonderheiten in der Sportschiffahrt	75
7.1. Zeitwertversicherung	75
7.2. Neuwertversicherung	76
7.3. Stellungnahme	77
8. Konkrete Bewertungsrichtlinien	78
8.1. DTV-Tabelle	79
8.1.1. Allgemeines	79
8.1.2. Tabellen-Grundwerte	82
8.1.3. Stellungnahme	85
8.2. Steuerrichtlinien	88
8.2.1. Allgemeines	88
8.2.2. Bewertungsgesetz	89
8.2.3. OFD-Richtlinien	90
8.2.3.1. Aufgabe	90
8.2.3.2. Steuer-Richtwertsätze	92
8.2.4. Stellungnahme	95
8.3. Richtlinien der Kreditinstitute	95
8.3.1. Stellung der Hypothekengläubiger	95
8.3.2. Bewertung durch Hypothekengläubiger	98

	<u>Seite</u>
8.3.2.1. § 12 Schiffsbankengesetz	98
8.3.2.2. § 13 Schiffsbankengesetz	99
8.3.3. Stellungnahme	100
8.4. Richtlinien für die Ermittlung der Schiffsbeitragswerte zur großen Haverei	101
8.4.1. Allgemeines	101
8.4.2. Schiffsbeitragswerte	102
8.4.3. Stellungnahme	104
8.5. Richtlinienvorschlag	105
8.5.1. Güterschiffe	105
8.5.2. Fahrgastschiffe	110
8.6. Änderung des § 141 VVG	111
 VI	
<u>Vertragliche Grundlagen</u>	111
1. Wertfestlegung durch den Versicherungs- nehmer	112
2. Wertvereinbarung	113
2.1. stillschweigend	113
2.2. ausdrücklich	114
3. vorübergehende Festlegung (vorläufige Deckungszusage)	115
4. Festlegungsvorschlag	117
4.1. Schiffskasko	117
4.2. Kollisionshaftpflicht	118
5. Taxe	119
5.1. Begriff	119
5.2. Bedeutung	120
5.3. Vereinbarung	123
5.3.1. Inhalt	123
5.3.2. Rechtsnatur	126
5.4. Geltungsbereich	127

	<u>Seite</u>
5.5. Änderungen	129
5.5.1. Heraufsetzung	129
5.5.2. Herabsetzung	131
5.5.2.1. nach dem VVG	131
5.5.2.2. durch Anfechtung	136
5.6. Stellungnahme	138
6. Beratungspflicht	141
6.1. des Versicherers	141
6.2. des Maklers	143
6.3. des Agenten	144
6.3.1. Vertrauenshaftung	145
6.3.2. Verschuldenshaftung	148
 VII <u>Veränderungen des Versicherungsvertrages</u>	
1. Verringerung des Schiffswertes	149
2. Erhöhung des Schiffswertes	150
2.1. Nachversicherung	151
2.2. Mehrwertversicherung	154
2.3. Vorsorgeversicherung	155
3. Prolongation	156
3.1. unveränderte	156
3.2. veränderte	157
 VIII <u>Der Versicherungswert im Schadensfall</u>	
1. Teilschaden	159
1.1. Begriff	159
1.2. Feststellung	159
1.3. Versicherungswert und Schaden	160
1.3.1. Selbstbehalt	160

	<u>Seite</u>
1.3.2. § 22 AVB-Flußkasko	161
1.4. Unterversicherung	162
1.5. Kollisions-pro-rata-Klausel	163
2. mittelbarer Kollisionsschaden	164
2.1. Begriff	164
2.2. Haftungshöhe	165
2.2.1. Deutschland	165
2.2.2. andere Länder	167
2.2.3. künftige Regelung	169
2.3. Versicherungsleistung	170
2.3.1. Fremdschaden	170
2.3.2. Selbstbehalt	172
2.3.3. Unterversicherung	173
2.4. ADS	174
2.5. Sportschiffahrt	176
3. Große-Haverei	177
3.1. Begriff	177
3.2. Beitragswert	177
3.3. § 37 AVB-Flußkasko	179
4. Teil- und Kollisionsschaden	180
5. Totalschaden	182
5.1. Konstruktiver Totalschaden	182
5.1.1. Reparaturunfähigkeit	182
5.1.2. Stellungnahme	183
5.1.3. Reparaturunwürdigkeit	184
5.1.4. Stellungnahme	184
5.2. Totalverlust	186
5.2.1. Minderauszahlung im Totalverlust	188
5.2.2. Totalverlust und Kollisionsschaden	191
5.3. Sportschiffahrt	193

	<u>Seite</u>
6. Ausblick	193
6.1. Kollisionsexcedentenversicherung	193
6.2. Trennung von Kasko und Haftpflicht	194
Schlußbetrachtung	196

Anhang

Versicherungswert und Baurisikoversicherung	1
1. Endwert- und Staffelsystem	1
2. Geltung der ADS	2
3. Besonderheiten	3
Versicherungswert und Transport- und Haftpflichtversicherung	5
Versicherungswert und Maschinenversicherung	8
Versicherungswert und Rückversicherung	10

Abkürzungsverzeichnis

a.a.O.	am angegebenen Ort
ADS	Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen
AVB	Allgemeine Versicherungsbedingungen
AVB-Flußkasko	Allgemeine Bedingungen für die Versicherungs-Police auf Kasko für die Schifffahrt auf Binnengewässern abgedr. in DTV-Handbuch, S. 242 FK und bei Prölss-Martin, Anh. II zu §§ 129-148
AVB-Wassersport	Allgemeine Versicherungsbedingungen für Wassersport-Fahrzeuge (März 1969) abgedr. in DTV-Handbuch, S. 319 FK
BB	Der Betriebsberater
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BSchG	Binnenschifffahrtsgesetz
DTV	Deutscher Transportversicherungsverband
DTV-Handb.	DTV-Handbuch, Stand August/Nov.1972
DTV-Jahrb.	DTV-Jahrbuch, 1965
DVersPresse	Deutsche Versicherungspress
JRPV	Juristische Rundschau für die Privatversicherung
IVR	Internationale Vereinigung des Rheinschiffsregisters
Hansa	Zentralorgan für Schifffahrt, Schiffsbau und Hafen
HansOLG	Hanseatisches Oberlandesgericht

HRGZ	Hanseatische Rechts- und Gerichts- Zeitschrift
HGB	Handelsgesetzbuch
LM	Das Nachschlagewerk des Bundesge- richtshofes in Zivilsachen, heraus- gegeben von Lindenmaier und Möhring
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
Neumann'sZ	Neumann's Zeitschrift für Versiche- rungswesen
OFD-Richtlinien	Richtlinien für die Bewertung von Binnenschiffen auf den 1.1.1969 der Oberfinanzdirektion Düsseldorf
OLG	Oberlandesgericht
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RFH	Reichsfinanzhof
SchiRegO	Verordnung über das Schiffsregister
SeuffArch	Seufferts' Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten
VA	Veröffentlichungen des Kaiserlichen Aufsichtsamtes für die Privatver- sicherung, des Reichsaufsichtsamtes für Privatversicherung, des Zonen- amtes und des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bauspar- wesen
VAG	Gesetz über die Beaufsichtigung der privaten Versicherungsunternehmungen und Bausparkassen
VN	Versicherungsnehmer
VR	Versicherer
VersPraxis	Die Versicherungspraxis

VersR	Versicherungsrecht, Juristische Rundschau für die Individualversicherung
Vs	Versicherungssumme
VuGeldwirtsch	Versicherung und Geldwirtschaft, früher Mitteilungen für die öffentlichen Feuerversicherungsanstalten
VVG	Gesetz über den Versicherungsvertrag
VW	Versicherungswirtschaft, Halbmonatschrift der deutschen Individualversicherung. Aber auch Versicherungswert
WuRdVers	Wirtschaft und Recht der Versicherung
ZAfDR	Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht
ZfB	Zeitschrift für Binnenschifffahrt herausgegeben vom Zentralverein für Deutsche Binnenschifffahrt
ZfK	Zeitschrift für das Kreditwesen
ZfV	Zeitschrift für Versicherungswesen
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht
ZPO	Zivilprozeßordnung
ZVersWiss	Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft

Literaturverzeichnis

- Abraham Die Schiffshypothek im deutschen
und ausländischen Recht
Stuttgart und Köln 1951
- Argyriadis Die Frachtversicherung
Hamburg 1961
- ders. Zur Deckung von Haftpflichtschäden
aus Schiffszusammenstoß
VersR 1963, 605
- Asmus Begriff und Bestimmung des Ver-
sicherungswertes
ZVersWiss 1964, 369
- ders. Sachverständigenverfahren und Sach-
verständigenfeststellung
ZVersWiss 1962, 197
- ders. Wesen und Wirken der Versicherungs-
summe
VersR 1965, 635
- Baur Der vertragliche Versicherungswert
Züricher Diss. Affoltern 1934
- Bene Der Begriff des Versicherungsfalles
in der Seeversicherung
Hamburg 1928
- Berndt-Luttmer Der Ersatzwert in der Feuerver-
sicherung
2. Aufl. Karlsruhe 1971
- Blanck Der Versicherungswert in der Scha-
densversicherung
ZVersWiss 1928, 39
- ders. Entschädigungsberechnung in der
Sachversicherung
Karlsruhe 1963
- ders. Versicherungswert und Bereicherung
in der Schadensversicherung
VersR 1972, 900

- Botsch Versicherungssumme und Versicherungswert nach den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen
ZVersWiss 1922, 117
- Bruck Die Taxe
in VuGeldw. 1926, 307
- ders. Grundbegriffe der Versicherung
in Veröffl. des D. Vereins für VersWiss
Heft 38, Teil I Berlin 1926
- ders. VVG Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag nebst dem dazugehörigen Einführungsgesetz
Kommentar, 7. Aufl. Berlin-Leipzig 1932
- Bruck-Möller Kommentar zum Versicherungsvertragsrecht und den Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen unter Einschluß des Versicherungs-Vermittlerrechts
8. Aufl. ab 1961 Berlin
- Buchwalter Die sogenannte Taxe im Versicherungsrecht
Diss. Bern 1940
- Corolian Flußkaskoversicherung
in Neumann's Z 1933, 723
- Clauß Der Versicherungswert
Diss. Leipzig/Zeulenroda 1913
- Dietrich Die Haftung des Reeders und ihre gesetzliche Beschränkung unter besonderer Berücksichtigung des Brüsseler Abkommens von 1957
Diss. Zürich 1969
- Drefahl Die Beweislast und die Beweiswürdigung im Versicherungsrecht
Diss. Hamburg 1939
- Ehrenberg VersR Versicherungsrecht
Band I Leipzig 1893
- ders. Das Interesse im Versicherungsrecht
München-Leipzig 1915

- Ehrenberg Versicherungssumme und Prozeßkosten
bei der Haftpflichtversicherung
unter Berücksichtigung der Geld-
entwertung
ZVersWiss 1923, 261
- ders. Versicherungswert und Schadensersatz
ZVersWiss 1906, 369
- Ehrenzweig Teilschaden und Haftungsminderung
JRPV 1930, 105
- ders. VVG Versicherungsvertragsrecht
2 Bände Wien und Leipzig 1935
- Farny Grundprobleme des Versicherungs-
rechts, Betriebswirtschaftliche
Anmerkungen zum Versicherungswert
in Festgabe für Möller, S. 201
Karlsruhe 1958
- Fick Versicherungsrechtliche Abhand-
lungen Band III. Einige Grundbe-
griffe der Schadensversicherung:
Ersatzwert, Versicherungswert,
Versicherungssumme, usw.
Zürich 1908
- Finke Handbuch des Versicherungswesens
Darmstadt 1958
- Förster Die Versicherungsumgestaltung durch
Nachversicherung bei demselben Ver-
sicherer
Diss. Düsseldorf 1939
- Freise Die summenmäßige Beschränkung der
Reederhaftung nach kommdem Recht
Diss. Bielefeld 1971
- Freygang Zum Begriff der Unterversicherung
VW 1966, 1108
- Fricke Maklerbedingungen in der deutschen
Transportversicherung
ITV. Band XX Nr. 2 und 3 1930
- ders. Kollisionersatz
DVerPresse 1928, ab Seite 581
- Gärtner Das Bereicherungsverbot
Eine Grundfrage des Versicherungs-
rechts
Berlin 1970

- v. Gerlach Die Maschinenversicherung
Karlsruhe 1971
- Gundermann Anmerkung zu einer Entscheidung
des OLG Hamburg
VersR 1970, 150
- Gerhard, Hagen
Knebel, Doeberitz
Broecke, Manes Kommentar zum Reichsgesetz über den
Versicherungsvertrag
Berlin 1908
- v. Gierke Handels- und Schiffahrtsrecht
8. Aufl. Berlin 1958
- ders. Versicherungsrecht unter Ausschluß
des Sozialversicherungsrechts
Stuttgart 1947
- ders. Das Pfandrecht des Schiffsgläubi-
gers und die Transportversicherungs-
forderung
ZHR Band 116, 219
- Griem Zum Begriff des Sachwertes im Ver-
sicherungsrecht
Diss. Hamburg 1964
- Groninger Die Sonderbestimmungen des Binnen-
schiffahrtsrechts auf dem Gebiet
der großen Haverei
Diss. Würzburg 1935
- Hagen Seeversicherungsrecht
Veröffl. des D. Vereins für VersWiss
Heft 62 Berlin 1938
- ders. Versicherungsrecht
in Handbuch des ges. Handelsrechts
8. Band 1. Abt. Leipzig 1922
- ders. Kernfragen der Versicherungsrecht-
sprechung, Einige Grundbegriffe des
Privatversicherungsrechts
Berlin 1938
- Heimbücher Versicherungssumme-Deckungssumme
VW 1961, 252
- Herber Neue Entwicklungen im Binnen-
schiffahrtsprivatrecht
ZfB 1972, 465

- Herrmansdorfer Wesen und Behandlung der Rückversicherung
2. Aufl. München 1924
- Hesse Die Taxe in der Transportversicherung
VersR 1963, 698
- Hilbert Der Versicherungswert von Maschinen
Leipzig 1937
- Hinz Über- und Unterversicherung im deutschen Privatversicherungsrecht
Diss. Hamburg 1963
- Hochgräber Versicherung und Interesse
in Neumann's Z 1930, 1239
- ders. Die Ausbesserungspflicht in der Binnenkaskoversicherung
in Neumann's Z 1932, 107
- ders. Hauptkapitel des Transportversicherungsrechts
Berlin 1937
- ders. Bemerkungen über die Seeverversicherungstaxe
ZVersWiss 1926, 75
- Jaax Culpa in contrahendo im Versicherungsrecht
Diss. Düsseldorf 1935
- Jacobi Angebot und Nachfrage in der Seeversicherung
Berlin 1969
- Joost Maklerbedingungen in der deutschen Seekaskoversicherung
Karlsruhe 1972
- Kanellakis Die Versicherung des Schiffneubaues
Berlin 1969
- Kersting Die Neufassung der §§ 43-48 des Versicherungsvertragsrechts
ZAfDR 1941, 217
- Kisch Die Taxierung des Versicherungswertes
Berlin 1940
- Koenig Gegenstand der Versicherung. Eine systematische Begründung des Versicherungsrechts ohne den Interessenbegriff
Bern 1931

- Küas Die Flußkaskoversicherung
Jährliche Berichte zu der Lage in
der Flußkaskoversicherung
VW 1968, 1315; 1969, 1396; 1970,
1422; 1971, 1454; 1972, 1503
- Kress Entwicklung, Arbeitsweise und
Struktur der Schifffahrtsgenossen-
schaften
Düsseldorf 1963
- K. Lehmann Die Unanfechtbarkeit der Seever-
sicherungstaxe
ZVersWiss 1911, 785
- v. Lehsten Der mittelbare Kollisionsschaden
in der See- und Transportversiche-
rung
Diss. Hamburg 1930
- Lewis Lehrbuch des Versicherungsrechts
Stuttgart 1889
- ders. Das Deutsche Seerecht
Band II Leipzig 1878
- v. Liebig Die Seeversicherung
Berlin 1914
- R. Maier Das Versicherungsvertragsrecht
Berlin 1911
- Maß Wofür haftet der Versicherer?
in ZfVR Band I Leipzig 1866
- Mannes Versicherungslexikon der gesamten
Individual- und Sozialversicherung
3. Aufl. Berlin 1930
- Matzen Die moderne Neuwertversicherung im
Inland und Ausland
Karlsruhe 1970
- Mittelstein Deutsches Binnenschiffahrtsrecht
Band I Leipzig 1903
- ders. Schiffahrtsrecht
in Ehrenbergs Handbuch des ges.
Handelsrechts
7. Band 1. Abt. 4. Teil Leipzig 1918
- Motive und Begründung Begr. Motive zum VVG
Neuabdruck des Bundesaufsichtsamtes
Berlin 1963

- Möller Interesse und Bewertung
Praktische Auswirkungen von Grund-
fragen des Privatversicherungs-
rechts
Schw.Vers.Z 1948/49 S. 225
- ders. Einheit und Vielfalt der Versiche-
rung
in Vers.Rdsch. 1963, 1
- ders. Seerecht und Seeversicherung
in Festschrift für Wüstendörfer
Hamburg 1948
- ders. Beziehung-Gefahr-Bedarf
Eine theoretische Untersuchung zu
Grundfragen des Privatversiche-
rechts
ZVersWiss 1934, 18
- ders. Der Ersatz sogenannten mittelbaren
Kollisionsschadens durch den Kasko-
versicherer
JRPV 1930, 161
- ders. Die Besteuerung von Gewinnversiche-
ungsverträgen. Zugleich ein Bei-
trag zur Lehre vom Gewinninteresse
und die Kritik an einer Entschei-
dung des Reichsfinanzhofes
JRPV 1930, 43
- ders. Die Besteuerung der Kollisionshaft-
pflchtversicherung
JRPV 1935, 39
- ders. Gefahren und Interessenadhäsion im
Privatversicherungsrecht
WuRdVers. 1931, 33
- ders. Rechtsbegriff der Transportver-
sicherung in Internationales Ver-
sicherungsrecht
Festschrift für Ehrenzweig
Karlsruhe 1955
- ders. Die Gewinnversicherung, die Neu-
wertversicherung und die Taxe
unter dem Blickwinkel des versiche-
ungsrechtlichen Bereicherungsver-
bots
in Materialien des 2. Weltkongresses
für Versicherungsrecht AIDA
2. Bd. Karlsruhe 1967

- J.H. Müller Die Binnenschifffahrt im gemeinsamen Markt
Baden-Baden 1967
- W. Müller Über die Notwendigkeit und Möglichkeiten einer internationalen Vereinheitlichung der Regeln über die Beschränkung der Haftung des Eigentümers eines Binnenschiffes
in European Transport-Law Vol. III
No. 1, 1968, 48
- N.N. Das Problem der Schiffsbewertung
in Neumann's Z 1936, 421
- Nolt-Tenité Schiffszusammenstoß und Versicherung
in Hans.RGZ 1939, Sp. 126
- Palandt Kommentar zum BGB
München-Berlin 30. Aufl. 1972
- Paulick Die Folgen der Seeuntüchtigkeit eines Schiffes im Seeversicherungsrecht
Diss. Berlin 1969
- Prause Beschränkte Reederhaftung und Schiffversicherung
Hansa 1955, 2155
- ders. Das Recht des Schiffskredits
2. Aufl. Berlin 1968
- Prölss Schiffshypothek und Kaskoversicherung in
Hans.RGZ 1941 Sp. 25
- Prölss-Martin Kommentar zum Versicherungsvertragsrecht
18. Aufl. München-Berlin 1970
- Prüssmann Seehandelsrecht
München 1968
- Rabich Vertrauens- und Verschuldenshaftung bei der Vermittlung von Versicherungsverträgen
Diss. Köln 1966
- Rehm Die Frage der Unanfechtbarkeit der Seeversicherungstaxe
ZVersWiss 1911, 465

- Reimer-Schmidt Zur Rechtsstellung des Versicherungs-
maklers in Deutschland
in Vers.Rdsch. 1957, 69
- Riebesell Problem der wertbeständigen Ver-
sicherung
Ass. Jahrb. 52, 151
- Rosenberg Haftet die Forderung aus der Kasko-
versicherung den Schiffsgläubigern
des versicherten Schiffes?
VersR 1951, 61
- Ritter-Abraham Das Recht der Seeversicherung
2 Bände 2. Aufl. Hamburg 1967
- Sammlung Sammlung von Versicherungsbedin-
gungen Deutscher Versicherungsan-
stalten
Hrsg. v. D. Verein für VersWiss
Berlin 1908
- Sasse Deutsche Seeversicherung 1923-57
Karlsruhe 1958
- Schagen Die Vorverhandlungen des Versiche-
rungssuchenden mit dem Versiche-
rungsagenten zur Begründung des
Versicherungsvertrages
Diss. Köln 1972
- Schaps-Abraham Das Deutsche Seerecht
4 Bände 3. Aufl. Berlin 1962
- Schifferbörse Handelsbräuche in der Rhein-
schiffahrt
Hrsg. v. d. Schifferbörse und der
IHK Duisburg
8. Aufl. Duisburg-Ruhrort 1959
- Schedel Die Bewertung der Binnenschiffe
in der DM-Eröffnungsbilanz
ZfB 1951, 126
- Schlegelberger Seeversicherungsrecht
Kommentar zu den Allgemeinen
Deutschen Seeversicherungsbe-
dingungen
Berlin-Frankfurt a.M. 1960
- Schlegelberger-
Liesecke Kommentar zum Seehandelsrecht
Berlin-Frankfurt 1964

- E. Schneider Die Haverie grosse und ihre Auswirkungen in der schweizerischen Transportversicherung
Diss. Bern 1949
- G. Schmidt Die versicherungstechnischen Möglichkeiten zur Vermeidung einer Unterversicherung nach der Proportionalregel
VW 1973, 89
- Schultze Forderung aus der Seekaskoversicherung und Schiffsgläubigerrecht
VW 1954, 367
- Sieg Sicherungsmöglichkeiten des Anzahlungsgläubigers durch Versicherung
BB 1964, 17
- ders. Prämienklauseln in den französischen Haftpflichtversicherungsverträgen
VersR 1957, 629
- ders. Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung
Hamburg 1952
- ders. Versicherungsrechtliche Aspekte zur Deckung von Großrisiken
BB 1970, 853
- Sieveking Das deutsche Seeversicherungsrecht
Berlin 1912
- Sotiropuls Die Beschränkung der Reederhaftung
Eine rechtsvergleichende Studie
Berlin 1962
- Statistisches Bundesamt Statistisches Jahrbuch 1972
Stuttgart-Mainz 1972
- Trinkhaus Handbuch der Versicherungsvermittlung
Berlin 1955
- Ulrich Deutsche Seeversicherungsbedingungen
Hamburg 1921
- Vogels Vollstreckungsschutz für die Binnenschifffahrt
Berlin 1933

Voigt-Seebohm	Das deutsche Seeversicherungsrecht Jena 1897
Vortisch-Zschucke	Binnenschiffahrts- und Flößerei- recht 3. Aufl. Berlin 1964
Wassermeyer	Der Kollisionsprozeß in der Binnen- schiffahrt Köln-Berlin-Bonn-München 4. Aufl. 1971
Wenzel	Querschnitt durch die Wassersport- Fahrzeugversicherung VW 1952, 354
Wiesemann	Der Versicherungsschutz bei der vor- läufigen Deckungszusage Diss. Berlin 1940
Winter	Konkrete und abstrakte Bedarfs- deckung in der Sachversicherung Diss. Göttingen 1962
Weimar	Schiffahrtsrecht und Transportver- sicherungsrecht Köln 1959
Wirtz	Richtlinien für die Taxierung von Binnenschiffen Duisburg 1969
Wüstendörfer	Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. Tübingen 1950

E i n l e i t u n g

Die allgemein übliche Bezeichnung Flußkaskoversicherung oder Binnenkaskoversicherung ist zu eng, da es sich um eine Adhäsionsversicherung¹⁾ handelt, d.h. der Versicherer gewährt neben der Kaskodeckung auch Haftpflichtversicherungsschutz für mittelbare Kollisionsschäden,²⁾ (§ 129 Abs. 2 VVG)³⁾ sowie für Havarie- Grosse Beiträge.⁴⁾

Die Kaskoversicherung ist aber insoweit nicht Haftpflichtversicherung, sondern steht neben ihr.⁵⁾ Sie hat Doppelcharakter.⁶⁾ Genauer wäre deshalb die Bezeichnung Binnenschiffsversicherung. Die Bezeichnung Flußkaskoversicherung wird in der vorliegenden Arbeit jedoch weiter verwendet, da sie sich in der Versicherungspraxis über Jahrzehnte eingebürgert hat und ganz üblicherweise verwendet wird.

Der Begriff des Versicherungswertes in der Sachversicherung ist von erheblicher Bedeutung. Er ist gesetzlich definiert in § 52 VVG.

Für die Binnenschiffsversicherung findet sich in § 141 des VVG eine Definition des Versicherungswertes des Schiffes, der als der Wert, den das Schiff bei dem Beginne der Versicherung hat, bezeichnet wird.

-
- 1) Ein von Möller geprägter Begriff, Besteuerung, JRPV 1930, 47; Bruck-Möller, Vorbem. §§ 49-80 Anm. 42; Möller, Kollisionsschaden, JRPV 1930, S. 163; gegen diesen Begriff allein Hochgräber, Kollisionsschaden, Neumanns Z 1930, 483, 858, 1094; 1931, 110
 - 2) Gegen diese Bezeichnung wendet sich v. Lehsten, S. 5 f., der meint, daß es einen festen Begriff "mittelbaren Schaden" nicht gibt, er plädiert jedoch für die weitere Verwendung des Begriffes, da er sich allgemein eingebürgert hat. Hochgräber, Hauptkapitel, S. 114 spricht auch von indirektem Kollisionsschaden
 - 3) Möller, a.a.O., S. 161 bezeichnet den Fall des § 129 Abs. 2 VVG als "qualifizierte Interessenadhäsion"
 - 4) § 3 AVB-Flußkasko; Bruck-Möller, § 52 Anm. 15
 - 5) Ritter-Abraham, § 78 Anm. 15
 - 6) v. Lehsten, S. 16

Diese Definition ist für die Praxis nicht besonders hilfreich gewesen, da sie nur etwas über den Zeitpunkt der Wertberechnung sagt. Von den Versicherern ist deshalb frühzeitig in den AVB-Kasko sowie in den Besonderen Bedingungen für die einzelnen Fahrtgebiete eine eigene Definition des Begriffes des Versicherungswertes gegeben worden, der von ihnen als der "wirkliche Wert", den das Schiff bei Abschluß oder Erneuerung der Versicherung hat, verstanden wurde.

In den vergangenen Jahren ist der Begriff des Versicherungswertes jedoch Gegenstand interner Diskussionen unter den Versicherern, soweit sie Binnenschiffsversicherer sind, gewesen, da ihre Auslegung, die unter "wirklichem Wert" denjenigen Wert verstand, der sich aus dem Anschaffungs- oder Herstellungswert eines neuen Schiffes unter Abzug eines den Unterschied zwischen neu und alt entsprechenden Betrages ergab, nicht unwidersprochen geblieben war.

Von seiten der Versicherungsnehmer wurde immer wieder die Höhe des Verkaufswertes eines Schiffes, der bei der Bestimmung des Versicherungswertes eine entscheidende Rolle zu spielen habe, zur Diskussion gestellt. Die DTV-Flußkaskokommission hat schließlich eine neue Versicherungswert-Klausel erarbeitet, die jedoch nicht die erforderliche Klarheit brachte. Insbesondere blieben die Interessen der Flußkaskoversicherer, die im Falle des Totalverlustes die niedrigen Verkaufswerte der Binnenschiffe bei der Schadensregulierung mit in Rechnung stellen wollten, sowie die fehlende Überprüfbarkeit des Versicherungswertes im Schadensfall durch Sachverständige, unberücksichtigt.

Die Regelung der Versicherer im Falle des Totalverlustes,⁷⁾ der erfreulicherweise noch die absolute Ausnahme bildet, ist auch heute nicht einheitlich, zum Teil wird die Versicherungssumme, zum Teil der Verkaufswert des Schiffes vor dem Schadensfall, teilweise auch der Kaufpreis für ein vergleichbares Schiff als Ersatzleistung zugrunde gelegt.

Die Problematik des Begriffs des Versicherungswertes in der Binnenschiffsversicherung, seine Bedeutung sowie seine Bestimmung ist bisher noch nicht Gegenstand einer zusammenfassenden Darstellung im Schrifttum gewesen, wie überhaupt zu beobachten ist, daß die Binnenschiffsversicherung von der neueren Literatur weitgehend unberücksichtigt bleibt.

Mittelstein⁸⁾ hat in seinem Vorwort festgestellt, daß ein Bild des Binnenschiffahrtsrechts ohne Würdigung des Seerechts nicht gewonnen werden kann. Diese Feststellung ist noch heute gültig, da die Binnenschiffsversicherung in vielen Anleihen bei dem "großen Bruder" Seeversicherung aufgenommen, sich zum Teil natürlich auch von ihr gelöst hat.⁹⁾

7) 1970 gab es 31 Großschäden über 100.000,-- DM mit einem Schadensaufwand von 8,1 Mio DM. Die Brutto-Schadensquote betrug 101,7 %. 1971 betrug sie 96,1 %. Külas, VW 1971, 1455; 1972, 1505

8) Deutsches Binnenschiffahrtsrecht; Ehrenberg, Handbuch S. 211 spricht bei der Transportversicherung von einer "Mittelstellung" zwischen dem allgemeinen Versicherungsvertragsrecht und der Seeversicherung

9) Die im Raum stehende Neuordnung des Binnenschiffahrtsrechts wird sich weit stärker als bisher am Seerecht orientieren. Herber, ZfB 1972, 466

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, den Begriff des Versicherungswertes und seine mannigfache Bedeutung in der Binnenschiffsversicherung aufzuzeigen. Dabei ist vor allen Dingen auf die Bestimmung des Versicherungswertes einzugehen und seine Bedeutung im Schadensfall aufzuzeigen. Hierbei sind auch die Regelungen des künftigen Übereinkommens über die Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt und ihre Auswirkungen auf die notwendig werdende Versicherungsneugestaltung zu erörtern.

I Der Schiffsbegriff

1. Definition

Im deutschen Recht fehlt eine gesetzliche Begriffsbestimmung des Schiffes.¹⁰⁾ Rechtslehre und Rechtsprechung haben jedoch eine Definition herausgearbeitet. Allgemein Anerkennung hat die Formulierung von Schaps-Abraham¹¹⁾ gefunden. Danach ist ein Schiff "ein schwimmfähiger Hohlkörper von nicht ganz unbedeutender Größe, der fähig und bestimmt ist, auf oder auch unter dem Wasser fortbewegt zu werden und dabei Personen oder Sachen zu tragen."

2. Unterschied Boot - Schiff

Nach dem BSchG werden solche Fahrzeuge als Schiffe betrachtet, die eine "nicht ganz unbedeutende Größe" besitzen.¹²⁾ Das BSchG spricht nicht vom Binnenschiff, sondern schlechthin vom Schiff. Der BGH¹³⁾ hat noch einem Kleinfahrzeug von 6 - 8 m Länge die Schiffseigenschaft zugesprochen, mit der Konsequenz der Haftung nach dem BSchG.¹⁴⁾ Solche Fahrzeuge, die schon nach dem Sprachgebrauch nicht als Schiffe bezeichnet zu werden pflegen,

10) Schaps-Abraham I S. 227; auch in der Schweiz Dietrich S. 30

11) Schaps-Abraham, a.a.O.

12) BGHZ 23, 34 (43); Vortisch-Zschucke, S. 12, 16; Wassermeyer, S. 50

13) BGHZ 57, 309 = BGH NJW 1972, S. 539

14) Dietrich, S. 31 spricht sich für einen bestimmten Größenmaßstab als Abgrenzungskriterium aus

fallen jedoch nicht unter den Schiffsbegriff. Dazu gehören Kleinstsportboote¹⁵⁾ (Ruder- und Paddelboote, Gondeln, Kanus, Jollen etc.). Nach § 1.01 Buchst. i der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zählen zu den "Kleinfahrzeugen" solche, die eine Tragfähigkeit bzw. Wasserverdrängung von weniger als 15 to haben. Fahrzeuge, die ihrer Bauart nach dazu bestimmt sind, andere zu schleppen, mehr als 12 Fahrgäste zu befördern sowie Führen, fallen nicht darunter.

3. Binnenschiff - Seeschiff

Entscheidend ist allein die regelmäßige Verwendung, wobei es unbeachtlich ist, ob es sich im Einzelfall um eine Seefahrt oder Binnenfahrt oder um eine kombinierte Reise¹⁶⁾ handelt.¹⁷⁾

Bei Zweifelsfragen geben die Bauart, die Zweckbestimmung des Fahrzeuges, die frühere Verwendung oder die Eintragung in das Schiffsregister Anhaltspunkte.¹⁸⁾

Mittelstein¹⁹⁾ definiert das Binnenschiff als Fahrzeug, welches bestimmt ist, für die Fahrt auf Binnengewässern und demgemäß nach Bauart, insbesondere nach Größe und Tiefgang, geeignet ist, auf Binnengewässern zu verkehren.

15) Zum Grenzbereich zwischen "Schiff und Boot" BGH, a.a.O.

16) Vortisch-Zschucke, S. 17

17) RGZ 13, 68; 10, 245

18) Schaps-Abraham, I S. 231; Prüssmann, S. 20; Wüsten-dörfer, S. 37; a.M. Mittelstein, S. 19, der auf den "Rechtscharakter der Reise" abstellt. Dietrich, S. 33

19) Mittelstein, S. 5

Bei der Versicherung des Fahrzeuges wird durch die Festlegung des Fahrtgebietes in der Police die notwendige Klarheit erreicht werden.

4. Abgrenzungen

Ein Wrack, das nicht geborgen oder repariert werden kann, hört auf, ein Schiff zu sein.²⁰⁾

Ein Schiffsbauwerk²¹⁾ wird erst vom Zeitpunkt des Stapellaufs an zum Schiff.²²⁾

Ein Fahrzeug verliert seine Schiffseigenschaft auch dann nicht, wenn es vorübergehend ein Merkmal des Schiffsbegriffs verliert.²³⁾ Das Fahrzeug bleibt bei Werft- und Stilliegezeiten im Rahmen der Schiffversicherung versichert. Dies ist dann jedoch mit Prämienveränderungen während dieser Zeit verbunden.

II Die Versicherung des Schiffes

1. Berufsschiffahrt

Für die gewerbliche Schifffahrt richtet sich der Versicherungsschutz für das Binnenschiff grundsätzlich nach den Allgemeinen Bedingungen für die Versicherungs-Police auf Kasko für die Schifffahrt auf Binnengewässern,²⁴⁾

20) Vortisch-Zschucke, S. 12; Mittelstein, S. 13/14; Schaps-Abraham I S. 230; BGH NJW 52, 1135

21) Kanelakis, S. 5 spricht von "Schiffsobjekt" und vergleicht das in Konstruktion befindliche Schiff mit einem nasciturus, S. 12

22) Wüstendörfer, S. 36; Schaps-Abraham, S. 230

23) Schaps-Abraham I S. 229; Wüstendörfer, a.a.O.

24) DTV Handb., S. 242 FK, Prölss-Martin, §§ 129-148 Anh.II

sowie nach den Besonderen Bedingungen für die einzelnen Stromgebiete und etwaigen Zusatzklauseln.

Vornehmlich von im Seeplatzgeschäft tätigen Maklern oder Assekuradeuren werden der Versicherung von Binnenschiffen auch die ADS zugrunde gelegt,²⁵⁾ die dann durch jeweils eigene "Besondere Bedingungen" geändert und ergänzt werden. Alles was nicht in den ADS oder den vereinbarten Zusatzbestimmungen enthalten ist, faßt man unter dem Namen "Besondere Bedingungen" zusammen.²⁶⁾

Es kann aber behauptet werden, daß die Versicherung von Binnenschiffen überwiegend unter Zugrundelegung der AVB-Flußkasko erfolgt. Sie sind deshalb auch in den Vordergrund der Arbeit gestellt. Soweit sich Abweichungen zu den ADS ergeben, wird an gegebener Stelle darauf eingegangen.

Die Interessen-Gemeinschaft-Flußkasko-Versicherung hat beschlossen, daß ab 1.1.1974 die AVB-Flußkasko als einheitliche Bedingungsgrundlage am gesamten Markt angewendet werden.

2. Sportschiffahrt

Die Wassersportversicherung fällt nicht unter den Begriff Flußkaskoversicherung. Der Kaskoversicherung eines Sportfahrzeuges liegen üblicherweise die Allgemeinen Versicherungsbedingungen für Wassersport-Fahrzeuge zugrunde.²⁷⁾ Sie umfassen auch Kollisionersatz

25) Fricke, Maklerbedingungen S. 11 hebt hervor, daß neben den ADS die zwingenden Vorschriften des VVG weitergelten, so daß ein "ziemlich unübersichtliches Gebilde entstehe"

26) Fricke, a.a.O., S. 1

27) DTV Handb. S. 319 FK. Es besteht grundsätzlich Vertragsfreiheit, da Transportversicherung. Eine Kontrolle des Aufsichtsamtes besteht nicht (§ 148 VAG), obgleich die Erwägungen, die für die Sonderstellung der Transportversicherung maßgebend waren, hier nicht gelten können (Wenzel VW 1952, 354)

an Dritte.

3. Baurisikoversicherung

Vor dem Stapellauf kann die Beziehung des Versicherten zum Schiffsbauwerk nicht durch die Flußkaskoversicherung geschützt werden.²⁸⁾

Die Rechtsnatur der für ein Schiffsbauwerk notwendigen Schiffsbauversicherung ist in der Seeverversicherung umstritten. Ein Teil des Schrifttums vertritt die Auffassung, daß es sich bei der Versicherung eines Schiffbauwerks nicht um eine Seeverversicherung handelt.²⁹⁾

Demgegenüber wird eine Vereinbarung der Parteien über die Anwendbarkeit der HGB-Vorschriften über die Seeverversicherung, und damit eine Zuordnung zu dieser, für zulässig gehalten.³⁰⁾

Die Praxis legt jedoch der Schiffsbauversicherung die Klauseln für Baurisiken zugrunde, in denen ausdrücklich die ADS für anwendbar erklärt werden,³¹⁾ und bejaht somit die Zugehörigkeit zur Seeverversicherung.

In der Binnenschiffsversicherung erfolgt der Versicherungsschutz für das Schiffsbauwerk im Rahmen der Baurisikoversicherung. Die Baurisikoversicherung kann nicht der Binnenschiffsversicherung i.e.S. zugeordnet werden, wie dies entsprechend für den Bereich der Seeverversicherung

28) Für die Seeverversicherung entsprechend Kanelakis, S. 5

29) Ritter-Abraham, § 1 Anm. 21, 23

30) Bruck, PVR S. 68 Anm. 14; Sieveking, § 778 Anm. 5 Nr. 3; auch Schaps-Abraham bis zur 2. Aufl. I Einl. Anm. 26, das Schiffsbauwerk habe üblicherweise schon einen Namen und werde im Sprachgebrauch als Schiff bezeichnet. Auch Kanelakis, S. 15; von Liebig, S. 42 Anm. 2

31) § 8 der Klauseln für Baurisiken-Endwert DTV Handb. S. 215 SK

vertreten wird.³²⁾ Es ist zwar nicht zu verkennen, daß die Baurisikoversicherung auch inhaltliche Bezüge zur Binnenschiffsversicherung hat, etwa bei der Versicherung des Schiffes auf flottem Wasser oder während der Probefahrt. Ihr eigentlicher Standort wäre jedoch als eine Nebenart bei der Bauwesenversicherung zu suchen.³³⁾

Schließlich liegen³⁴⁾ der Baurisikoversicherung bei Binnenschiffen nicht die AVB-Flußkasko zugrunde, wie dies vergleichbar bei der Baurisikoversicherung von Seeschiffen der Fall ist, wo die ADS mit zur Vertragsgrundlage gehören.

Wenn der Baurisikoversicherung von Binnenschiffen das für Seeschiffe geltende Bedingungsmerk einschließlich ADS zugrunde gelegt wird, so ist dies daraus zu erklären, daß dieser Versicherungszweig im Verhältnis zum Seegeschäft unbedeutend ist, so daß ein eigenes Bedingungsmerk nicht unbedingt notwendig erscheint, zumal dieser Versicherungszweig überwiegend von im Seegeschäft erfahrenen Versicherern betreut wird. Schließlich hat sich die Regelung über Jahrzehnte eingespielt.

Es ist jedoch wegen der zahlreichen Beziehungspunkte zu vertreten, die Baurisikoversicherung von Binnenschiffen zu der Binnenschiffsversicherung i.w.S. zu zählen. Es ist deshalb angebracht, die mit dem Versicherungswert verbundenen versicherungstechnischen Besonderheiten dieser Versicherung am Schluß der Arbeit zu erörtern.

32) Kanellakis, S. 15

33) Aus der Schiffbaurisikoversicherung hat sich die Montageversicherung entwickelt. VA 1930, 157

34) Sieg, Sicherungsmöglichkeiten, BB 1964, 18, bezeichnet sie als "unechte Sachversicherungen"

III Versicherungssumme

1. Begriff

Eine Definition der Versicherungssumme gibt das VVG nicht. § 50 VVG legt nur die Entschädigungsbegrenzung für den Versicherer fest.³⁵⁾ Die Versicherungssumme bildet die Höchstgrenze der Haftung.³⁶⁾

In der Haftpflichtversicherung ist der Begriff der Versicherungssumme unbekannt, man spricht stattdessen von Deckungssumme.³⁷⁾ Ein sachlicher Wesensunterschied zwischen der Deckungssumme in der Haftpflichtversicherung und der Versicherungssumme der übrigen Schadenszweige besteht nicht.³⁸⁾

2. Bedeutung

Die Versicherungssumme ist versicherungstechnisch von Bedeutung. Sie ist oft maßgebend für die Prämienberechnung. Der Vorschlag,³⁹⁾ die Versicherungssumme wegen ihrer Währungsanfälligkeit auszuschalten zugunsten eines

35) § 50 VVG ist nicht zwingend; Bruck-Möller, § 50 Anm. 33

36) Fick, S. 20/21, versucht eine Begriffsbestimmung, indem er verschiedene Gesichtspunkte zusammenfaßt, Versicherungssumme ist danach "Die Angabe der Parteien in der Police über den Höchstbetrag des Versicherungswertes, der der Prämienrechnung zugrunde-zulegen ist."

37) Das VVG kennt keine "Deckungssumme"

38) Heimbücher, VW 1961, 252/253

39) Riebesell, AssJhb Bd. 52, S. 151 (152)

echten Schadensersatzes (in natura), ist in der Praxis nicht durchgedrungen;⁴⁰⁾ nicht zuletzt deswegen, weil die Gefahrtragung des Versicherers nach oben begrenzt sein muß.⁴¹⁾

2.1. Leistungsbegrenzung

Nach Ehrenberg⁴²⁾ liegt die erste Hauptfunktion der Versicherungssumme in der Fixierung des Betrages oder Maximalbetrages der Ersatzleistung. Die Versicherungssumme ist also für den Versicherungswert nicht maßgebend, sondern dient nur zur Haftungsbegrenzung.⁴³⁾

Ritter⁴⁴⁾ sieht darin, daß § 50 VVG der Verpflichtung des Versicherers eine obere Grenze zieht, die "Verwandtschaft" mit dem Versicherungswert, da auch dieser, unter der Voraussetzung, daß keine niedrigere Versicherungssumme vereinbart ist, eine Haftungsgrenze des Versicherers bildet.⁴⁵⁾

In der Flußkaskoversicherung gilt für das versicherte Kasko und das versicherte Haftpflichtinteresse nur eine Versicherungssumme, die die Ersatzpflicht des Ver-

40) Asmus, Versicherungssumme, S. 636

41) Bruck-Möller, § 50 Anm. 4

42) Ehrenberg, VersR, S. 358, bezeichnet die Versicherungssumme auch als "vertragsmäßige Maximalleistung" im Gegensatz zum Versicherungswert als der "gesetzlichen Maximalleistung". Schon in ZVersWiss 1906, 379

43) Motive, § 57 S. 127

44) Ritter-Abraham, § 6 Anm..9

45) Asmus, VersSumme, S. 637, spricht von "enger Verknüpfung"

sicherers für die Verletzung beider Interessen begrenzt.⁴⁶⁾ Abhilfe verschafft die im Einzelfall gegen Prämienzuschlag zu vereinbarende Separathaftungsklausel, die zwei Versicherungssummen für Kasko und Haftpflicht zur Verfügung stellt.

Der in § 50 VVG zum Ausdruck kommende Grundsatz, daß der Versicherer nur bis zur Höhe der Versicherungssumme zu leisten hat, gilt jedoch nicht ausnahmslos. So sind z.B. die vom Versicherungsnehmer zur Schadensabwendung oder -minderung gemachten Kosten unter bestimmten Voraussetzungen ohne Rücksicht darauf zu ersetzen, ob dadurch die Versicherungssumme überschritten wird.⁴⁷⁾

Nach § 150 Abs. 2 VVG hat der Versicherer auch für die die Versicherungssumme überschreitenden Kosten einzustehen, die durch einen vom Versicherer veranlaßten oder angeregten Rechtsstreit entstehen.⁴⁸⁾ Ferner ist § 94 VVG als Ausnahme von § 50 VVG zu nennen, wonach bei gesetzlich vorgeschriebener Verzinsung der Versicherungssumme gleichfalls ein Überschreiten der vereinbarten Versicherungssumme eintreten kann.

2.2. Prämiengrundlage

Die Vereinbarung einer Versicherungssumme ist in der Schadensversicherung keine rechtliche, doch aber eine technische Notwendigkeit,⁴⁹⁾ da sie neben der ziffernmäßigen Haftungsbegrenzung als Hauptgrundlage der

46) von Lehsten, S. 31

47) § 63 Abs. 1 S. 2 VVG; § 144 Abs. 1 VVG wiederholt dies für die Schiffsversicherung mit der Erweiterung, daß die Aufwendungen dem Versicherer schon dann zur Last fallen, wenn der Versicherungsnehmer sie für geboten halten durfte

48) Bruck, PVR, S. 418

49) Ehrenzweig, VVG II S. 469; Bruck-Möller, § 50 Anm. 30

Prämienbemessung dient und damit die Höhe der vom Versicherungsnehmer zu zahlenden Prämie bestimmt. In der Binnenschiffsversicherung wird die Prämie in Prozent- oder Promillesätzen von der Versicherungssumme bzw. dem Versicherungswert bestimmt.

2.3. Verhältnis zum Versicherungswert

Im Schadensfall sind Versicherungssumme und Versicherungswert zu vergleichen, in "Relation"⁵⁰⁾ zu setzen. Aus dieser Relation ergibt sich dann, ob eine Vollwert-, Unter- oder Überversicherung vorliegt.⁵¹⁾ Da es in der Haftpflichtversicherung keinen Versicherungswert gibt, eine Relation zur Deckungssumme nicht vorhanden ist, gibt es bei ihr auch keine Über- und Unterversicherung.⁵²⁾

Eine Differenz zwischen Versicherungssumme und Versicherungswert zu vermeiden, liegt im dringenden Interesse sowohl des Versicherers als auch des Versicherungsnehmers.⁵³⁾ Der Idealfall der Vollversicherung⁵⁴⁾ wird allerdings in den wenigsten Fällen erreicht.⁵⁵⁾

50) Bruck-Möller, § 51 Anm. 3

51) Die Rechtsfolgen sind im VVG geregelt, § 56 (Unterversicherung), § 51 (Überversicherung); Freygang, VW 1966, 1108, spricht sich für ein "Prämienverhältnis" aus, bei dem die tatsächlich gezahlte Prämie mit der für die Vollversicherung erforderlichen Prämie bei Anwendung desselben Prämiensatzes verglichen werden soll. Er ist der Auffassung, daß man sowohl mit dem Prämien - als auch dem Summenverhältnis zum gleichen Ergebnis kommt.

52) Ehrenberg, Versicherungssumme, ZVersWiss 1923, 262

53) Botsch, S. 122

54) Asmus, Versicherungswert, S. 393, spricht von Kongruenz

55) Hinz, S. 12

Für die Binnenkaskoversicherung kann man davon ausgehen, daß eine derartige Deckung stets erstrebt wird. Es wird kaum vorkommen, daß Versicherer und Versicherungsnehmer im Bewußtsein eines bestimmten "Schiffsversicherungswertes" eine Versicherungssumme festsetzen, die dem nicht entspricht.

Wohin jedoch eine Vereinbarung, "als Schiffswert gilt die Versicherungssumme", führt, hat die Rechtsprechung aufgezeigt. Das OLG Hamburg⁵⁶⁾ und ihm folgend der BGH⁵⁷⁾ haben darin die Vereinbarung einer Taxe gesehen mit der Folge, daß die Taxe (hier also die Versicherungssumme) auch als Wert gilt, den das Schiff zur Zeit des Eintritts des Versicherungsfalles gehabt hat. Es ist also in diesem Fall eine vom Versicherer nicht beabsichtigte⁵⁸⁾ Gleichsetzung von Versicherungswert, in Form einer Taxe, und Versicherungssumme erfolgt.

3. Festsetzung

Die Versicherungssumme wird in freier Vereinbarung⁵⁹⁾ zwischen den Parteien festgesetzt, denn es handelt sich bei ihr im Gegensatz zum Versicherungswert nicht um eine objektiv feststehende Größe.⁶⁰⁾

Die Höhe der Versicherungssumme, die der Versicherungsnehmer nennt, kann ein "Indiz" für seine "Wertschätzung"

56) OLG Hamburg, VersR 1969, 226 (227)

57) BGH, VersR 1970, 243 (244)

58) Gundermann, VersR 1970, 130

59) Ritter, I § 6 Anm. 15, nennt diese Vereinbarung Nebenvertrag; hiergegen wendet sich Bruck-Möller, § 50 Anm. 16, die in der Vereinbarung einen wesentlichen Bestandteil des ganzen Vertrages sehen

60) Fick, S. 20

zum versichernden Objekt sein.⁶¹⁾

Diese so genannte Versicherungssumme wird jedoch selten frei von persönlichen Erwägungen sein. Eine Vereinbarung der Versicherungssumme ist dann nicht notwendig,⁶²⁾ wenn der Versicherungswert festgestellt werden kann oder sich aus den Umständen ergibt. Der Versicherungswert gilt dann gleichzeitig als Versicherungssumme.⁶³⁾ Es spricht dann eine Vermutung dafür, daß eine Vollversicherung gewollt ist.⁶⁴⁾ Umgekehrt kann jedoch nicht von der Versicherungssumme auf den Versicherungswert geschlossen werden. Bei erheblichen Risiken kann die Versicherungssumme vor oder nach Vertragsschluß entsprechend dem Wert des versicherten Interesses von Sachverständigen geschätzt werden. Die auf diese Art gewonnene Versicherungssumme wird Vorschätzung oder Vortaxe genannt.⁶⁵⁾ Sie ist jedoch nicht mit der Taxe gemäß § 57 oder § 87 VVG zu verwechseln.⁶⁶⁾

4. Binnenschiffsversicherung

In den AVB-Flußkasko wird der Begriff Versicherungssumme in § 23 (Unterversicherung) erwähnt,⁶⁷⁾ wo die Entschädigungsleistung von der Relation zum Versiche-

61) Asmus, Versicherungswert, S. 379; Bruck, PVR, spricht bei der Versicherungssumme von einer prima facie Angabe für den Versicherungswert; Schlegelberger, S. 47; Ritter-Abraham, § 6 Anm. 10 sieht in der Versicherungssumme eine Vereinbarung "schwächerer Wirkung" über den Wert des versicherten Interesses

62) Anders noch Preuß ALR II 8, § 2088 "Es muß die Versicherungssumme genau bestimmt werden"

63) Ehrenberg, Versicherungsrecht, S. 368; Bruck, PVR, S. 413

64) Hagen, VersR, S. 461; Ehrenberg, VersR, S. 362

65) Asmus, Versicherungssumme, S. 639

66) Fick, Grundbegriffe, S. 20; Ritter-Abraham, § 6 Anm. 10 und 12

67) Ähnlich § 10 Abs. 2 AVB-Wassersport

rungswert abhängig gemacht wird.

4.1. Doppelschaden

Hat das versicherte Schiff bei einer Kollision einen unmittelbaren Schaden (Substanzschaden) erlitten, entsteht gleichzeitig aber auch ein mittelbarer Kollisionsschaden (Fremdschaden), so werden beide Schäden aus der Kaskoversicherungssumme beglichen,⁶⁸⁾ mit ihr als oberster Grenze.⁶⁹⁾

Liegen der Binnenschiffsversicherung die ADS zugrunde, so kann im Einzelfall auch eine Separathaftung vereinbart werden, der etwa folgende Klausel zugrunde liegt:

Treffen Haftungsschäden nach § 78 ADS mit anderen Schäden zusammen, so werden beide Schadengruppen dergestalt selbständig behandelt, als ob sie getrennt voneinander versichert wären.

Diese Klausel erhöht die potentielle Haftung des Versicherers bis zum Doppelten der Versicherungssumme.

4.2. Mehrere Versicherungsfälle

Erleidet oder verursacht das Schiff im Versicherungsjahr mehrere Versicherungsfälle, so lebt die Versicherungssumme nach jedem Schadensfall wieder auf.⁷⁰⁾

68) Bruck-Möller, § 50 Anm. 26

69) § 2 Abs. 3 AVB-Flußkasko spricht von Gesamtversicherungssumme; Möller, Kollisionsschaden, JRPV 1930, S. 164; Bruck, PVR, S. 417

70) Prölss-Martin, Anm. 3 § 50; Ehrenzweig, VVG, S. 246; Fricke, Kollisionersatz, DVers. Presse 1928, S. 683; anders bei § 95 VVG, § 112 und § 119 VVG

Dies kann zwar zu hohen Belastungen für den Versicherer führen, wird jedoch bei der Kalkulation (Bedarfsprämie) von ihm berücksichtigt. Schließlich bleibt dem Versicherer die Möglichkeit, anlässlich des Schadensfalles zu kündigen.⁷¹⁾

Das Wiederaufleben der Versicherungssumme nach dem Schadensfall entspricht auch einem praktischen Bedürfnis in der Binnenschifffahrt. Der Schiffseigner haftet nur mit Schiff und Fracht.⁷²⁾ Die Haftung wird jedoch zu einer beschränkt persönlichen nach § 114 BSchG, wenn er, wie dies regelmäßig geschieht, das Schiff auf eine neue Reise aussendet.⁷³⁾ Würde die Versicherungssumme nach dem eingetretenen Schadensfall nicht neu als Haftungsgrenze zur Verfügung stehen, so wäre der Schiffer nicht nur in seiner Erwerbs- und Verdienstmöglichkeit beeinträchtigt, sondern würde sich auch einer persönlichen Haftung aussetzen, solange nicht feststeht, ob die Versicherungssumme für den verursachten Haftpflichtschaden ausreicht und für einen zukünftigen neuen Versicherungsfall zur Verfügung steht.

Um der dinglich beschränkten Haftung zu entgehen, vor allen Dingen, um die Kaskoversicherungssumme voll für das Schiff, die Erwerbsquelle des Schiffseigners, zu verwenden, kann neben der Kaskoversicherung und der mit ihr verbundenen Adhäsionshaftpflichtversicherung eine Kollisionsexcedenter-Versicherung⁷⁴⁾ genommen

71) §§ 43 AVB-Flußkasko und 18 AVB-Wassersport

72) § 4 Abs. 1 Nr. 3 BSchG

73) Vortisch-Zschucke, § 3 Anm. 6 a

74) Sie deckt nur den mittelbaren Kollisionsschaden, soweit er die Kasko- und damit auch Haftpflichtversicherungssumme übersteigt. Bruck-Möller, § 50 Anm. 26, spricht von Separathaftung, ein in der Seeversicherung üblicher und bekannter Ausdruck, siehe auch Abschnitt VIII 6.1.

werden.⁷⁵⁾

4.3. Nachversicherung

Da nach jedem Versicherungsfall die Versicherungssumme wieder auflebt, und dies durch die einmal festgesetzte Prämie gedeckt ist, bedarf es keiner Nachversicherung. Auch in dem denkbaren Fall, daß das Schiff einen Fremdschaden in Höhe seines Versicherungswertes (Versicherungssumme) verursacht, ohne einen oder nur einen geringfügigen Substanzschaden zu erleiden, ist eine Nachversicherung nicht erforderlich, da insoweit die Inanspruchnahme der Haftpflichtdeckung vorliegt.

Etwas anderes muß jedoch dann gelten, wenn das Schiff einen Totalschaden erleidet, aber reparaturwürdig ist und mit Hilfe der Ersatzleistung wiederhergestellt wird. Hier bedarf es eines neuen Versicherungsschutzes gegen Zahlung einer entsprechenden neuen Prämie.⁷⁶⁾ Er wird zweckmäßigerweise nicht in Form einer Nachversicherung, sondern durch Abschluß eines neuen Vertrages erfolgen. Während der Reparaturzeit ist der adäquate Versicherungsschutz durch Abschluß einer Baurisikoversicherung zu erreichen.

75) DTV Handb. SK, S. 210, hauptsächlicher Anwendungsbereich ist zwar die Seeversicherung, sie kann jedoch in Ausnahmefällen auch für die Flußkaskoversicherung genommen werden. Die Versicherer haben beschlossen, diese Versicherung im Flußkaskogeschäft generell nicht abzuschließen. DTV Handb., S. 234. Die Kollisionsexcedentenversicherung ist auch in der Transport- und Haftpflichtvers. (TuHAVB, § 1 Abs. 1) mit einem Betrag von 150.000,-- DM über die Kaskodeckung hinaus eingeschlossen, siehe Anhang

76) Ehrenberg, Versicherungswert, ZVersWiss. 1906, 387, der in diesem Zusammenhang auf das Prinzip der Unteilbarkeit der Prämie hinweist

IV Begriff des Versicherungswertes (Schadensversicherung)

Der Versicherungswert wird durch das Gesetz bestimmt (§§ 51, 52, 141 VVG). Es gestattet aber auch, ihn durch Vereinbarung zu bestimmen (§ 57 VVG). Demgemäß gibt es zwei Arten von Versicherungswerten,⁷⁷⁾ den gesetzlichen und den vertraglichen.⁷⁸⁾ Der vertragliche ist die Versicherungsstaxe.⁷⁹⁾

1. Aktivenversicherung

1.1. § 51 Abs. 1 VVG

Die Legaldefinition des § 51 Abs. 1 VVG bezeichnet den "Versicherungswert" als "Wert des versicherten Interesses".⁸⁰⁾ Der Interessenbegriff ist unterschiedlich definiert für die Aktivenversicherung (Interesse i.e.S.) und die Passivenversicherung (Interesse i.w.S.).⁸¹⁾

Was unter dem versicherungsrechtlichen Interesse zu verstehen ist, sagt der Gesetzgeber zwar nicht, es wird hierunter jedoch für die Aktivenversicherung (Interesse i.e.S.) die versicherte Beziehung⁸²⁾ zu einer oder mehreren Sachen verstanden.⁸³⁾ Diese Auffassung ist nicht zu allen Zeiten gleich gewesen, hat sich jetzt jedoch

77) Argus, S. 25; Rehm, ZVersWiss 1911, 466; Sieveking, S. 36; Bruck-Möller, § 57 Anm. 3, nennt diese Unterscheidung bedenklich; ähnlich Hesse, VersR 1963, S. 698, der Versicherungswert, Versicherungssumme und Taxe eine eigene rechtliche Stellung einräumt

78) Rehm, a.a.O.

79) Der vertragliche Versicherungswert wird in dem Abschnitt VI 5. behandelt

80) Ehrenzweig, VVG II S. 63, bezeichnet dies als eine sprachliche Ungenauigkeit, denn das Interesse sei eine bloße Beziehung, ein Denkergebnis, das keinen Wert habe

81) Bruck-Möller, VVG, § 49 Anm. 47

82) Im Preuß.AL.R II, 8, § 1984, herrschte noch die Auffassung vor, die Sache selbst sei versichert

83) Bruck, Grundbegriffe, S. 113. "Die Deutung des Begriffs Interesse ist Gegenstand einer kaum zu überblickenden Literatur". Es werden deshalb nur die Grundzüge wiedergegeben

allgemein durchgesetzt.⁸⁴⁾ Für die Bewertung des Interesses innerhalb des Versicherungsvertrages ist der Wert desselben maßgebend. Es ist nur versicherbar, wenn es erlaubt und wirtschaftlich ist und bestimmt werden kann.⁸⁵⁾ Schließlich muß es einen objektiven Wert haben, also in Geld schätzbar sein.⁸⁶⁾

Die Höhe des Wertes der versicherten Beziehung wird im einzelnen von verschiedenen Faktoren bestimmt. Bei der Ermittlung des Wertes ist deshalb zu berücksichtigen, welcher Art die Beziehung ist, in der der Versicherungsnehmer zu dem versicherten Aktivum steht (z.B. Eigentümer-, Forderungs- oder Gewinninteresse), welchen Wert die versicherte Sache hat und wie sie bewertet wird. Beispiele gibt das VVG selber in den §§ 52, 53, 85, 86, 88, 116, 140 und 141 VVG.

1.2. § 52 VVG

§ 52 VVG spricht vom Versicherungswert, "als Wert der Sache"⁸⁷⁾ und scheint damit im Widerspruch zu der in § 51 Abs. 1 VVG aufgestellten Definition zu stehen, da nach dem Wortlaut von dem Grundsatz der Interessenversicherung abgewichen wird. Die im Gesetz nacheinander

84) Bruck, PVR, S. 475; Hochgräber, Interesse, NeumannsZ 1930, 1240. Gegner der versicherungsrechtlichen Interessenlehre: Ehrenzweig, VVG, S. 199, "es gibt keinen versicherungsrechtlichen Interessenbegriff"; Koenig, Gegenstand, S. 1-102 und Prölss-Martin, Anm. 1 vor § 51

85) Bruck, PVR, S. 484; ders. in Grundbegriffe ZVersWiss 38, S. 113; Hochgräber, a.a.O., S. 1239

86) Bruck-Möller, VVG, § 52 Anm. 9

87) Abgekürzt auch Sachwert genannt; Asmus, Versicherungswert, S. 387

aufgestellten Definitionen wollen jedoch nicht zum Ausdruck bringen, daß eine Identität zwischen dem Wert der Beziehung zu einer Sache und dem Wert der Sache besteht.⁸⁸⁾

In der Begründung⁸⁹⁾ zu § 52 VVG ist für den "Wert der Sache" das Interesse für maßgebend erklärt worden, welches "ein Eigentümer an der Sache habe". Ist damit der Grundsatz der "Interessenversicherung" nicht aufgegeben,⁹⁰⁾ so ist doch gleichzeitig klargestellt, daß das Interesse generell eines jeden, und nicht nur eines individuellen Eigentümers maßgebend ist. Die sprachliche Ausdeutung des Wortes Wert ist vielgestaltig.⁹¹⁾ Der "Wert der Sache" wird nach h.M.⁹²⁾ dem "gemeinen Wert" der früheren Gesetzgebung⁹³⁾ oder dem Verkehrswert,⁹⁴⁾ den die Sache nach ihrer Beschaffenheit hat, gleichgesetzt.

Der "Wert der Sache" nach § 52 VVG dient somit nur als ein Maßstab für ein bestimmtes Interesse, das an die Beziehung angelegt wird,⁹⁵⁾ und somit eine objektive Schätzung ermöglicht.⁹⁶⁾

Blanck ist der Auffassung,⁹⁷⁾ daß sich der Gesetzgeber bei § 52 VVG zwischen dem gemeinen Wert (= Verkaufspreis) und dem subjektiven Wert (= Eigentümerinteresse) eindeu-

88) Bruck, PVR, S. 503, 504

89) Motive, S. 125

90) Winter, S. 5

91) Griem, S. 5; Asmus, Versicherungswert, S. 376

92) Prölss-Martin, VVG, § 52 Anm. 3

93) Preuß.AL.R I Titel 2, § 112, verstand unter gemeinem Wert "den Nutzen, welche die Sache einem jeden Besitzer gewähren kann"

94) Bruck-Möller, VVG, § 52 Anm. 9; Fleischfresser, ZVersWiss 1920, 236

95) Bruck-Möller, VVG, § 52 Anm. 7

96) Berndt-Luttmer, S. 30

97) Blanck, ZVersWiss 1928, S. 43, 44; VersR 1972, 900

tig für den letzteren entschieden habe, und sieht dies durch die Begründung zum VVG bestätigt.

Allein, die Begründung stellt beide Werte nebeneinander, ohne einen zu bevorzugen,⁹⁸⁾ und gibt nur eine objektive Auslegungsregel hinsichtlich des Eigentümerinteresses. Es ist jedoch nicht nur das Eigentümerinteresse versicherbar, wenngleich es auch die Regel ist.⁹⁹⁾

Zuzustimmen ist Blanck, wenn er § 52 VVG eine Zentralstellung einräumt und ihn bei der Ausgestaltung des Versicherungsvertrages als die Grundbestimmung der sich auf eine Sache beziehenden Schadensversicherung bezeichnet.^{99a)}

2. Passivenversicherung

In der Passivenversicherung (Interesse i.w.S.) wird der Begriff des Interesses definiert als "eine Beziehung, kraft deren jemand (der sogenannte Interessent) durch eine im Versicherungsvertrag vorgesehene Tatsache (den Versicherungsfall) einen Vermögensnachteil erleiden kann."¹⁰⁰⁾

Da bei der Passivenversicherung die Höhe der möglichen Belastung des Vermögens mit Verbindlichkeiten nicht voraussehbar ist, denn das gesamte Vermögen als ein unbegrenzbarer Begriff ist Objekt der Versicherung, kennt die Passivenversicherung grundsätzlich auch keinen

98) Griem, S. 46 - 47

99) Bruck, VVG, § 52 Anm. 2

99a) Blank, Versicherungswert, ZVersWiss 1928, 39, vermeidet den Begriff Sachversicherung, da eine Sache durch eine Versicherung sich nicht von ihrer Zerstörung sichern lasse, sondern nur die nachteilige Folge ihres Unterganges sei. Er spricht zutreffenderweise von Schadensversicherung

100) Ehrenberg, Festgabe, S. 5

Versicherungswert.¹⁰¹⁾

Die Passiven können jedoch gesetzlich durch Haftungsbeschränkungen begrenzt sein, und zwar wertmäßig¹⁰²⁾ und dinglich.¹⁰³⁾ Liegt eine beschränkte persönliche Haftung vor, wie es in der Adhäsionshaftpflichtversicherung der Binnenkaskoversicherung der Fall ist, so kann von dem Vorliegen eines Versicherungswertes gesprochen werden.¹⁰⁴⁾

Auch bei der Frachtversicherung hat die Höhe des Frachtbetrages bzw. der Taxe die Funktion, die der Versicherungswert bei der Aktivenversicherung hat.¹⁰⁵⁾

3. Insbesondere: Seekaskoversicherung

Der Versicherungswert ist auch in der Seeverversicherung der Wert des versicherten Interesses (§ 6 Abs. 1 ADS).

101) Bruck, PVR, S. 523; Bruck-Möller, § 1 Anm. 29 b, § 49 Anm. 72 bb, § 51 Anm. 12 d (in der Passivenversicherung gebe es nur einen "negativen Wert"), § 52 Anm. 15 b; Ehrenberg, Versicherungssumme, ZVersWiss 1923, 261; RGZ 110, 256 (259/260) "... die Vorschriften des VVG über einen bestimmten Versicherungswert, ..., sind auf die Haftpflichtversicherung unanwendbar"; Ehrenzweig, VVG II, S. 463, ist zwar der Auffassung, daß auch in der Passivenversicherung ein Versicherungswert vorhanden ist, er kommt jedoch ebenfalls zu dem Ergebnis, daß die den Versicherungswert betreffenden Vorschriften auf die Passivenversicherung keine Anwendung finden"

102) z.B. § 114 Abs. 1 BSchG

103) z.B. § 4 BSchG

104) Ehrenberg, Versicherungssumme, ZVersWiss 1923, 261; Möller, Kollisionsschaden, JRPV 1930, S. 164, ein Versicherungswert fehle dann, wenn eine unbeschränkte Haftung des Versicherten vorliege, wie das bei Fahrtgebieten außerhalb des Geltungsbereiches des BSchG der Fall sein könne; v. Lehsten, S. 31; Sieg, Prämienklauseln, VersR 1957, 629 (630)

105) Argyriadis, Frachtversicherung, S. 126, 127, spricht insoweit von Frachthaftpflichtversicherung

§ 1 ADS bestimmt, daß ein Interesse nur dann versicherbar ist, wenn es "in Geld schätzbar" ist. Der Geldwert dieses Interesses ist dann der Versicherungswert¹⁰⁶⁾ Die Seeversicherung ist seit jeher von dem Begriff des versicherten Interesses ausgegangen und hat daran als "unantastbaren Dogma"¹⁰⁷⁾ festgehalten. Die Terminologie des VVG ist auch von dorthier beeinflusst worden. Für die Seekaskoversicherung legt § 70 ADS¹⁰⁸⁾ den Wert des Schiffes als den Wert fest, den das Schiff bei dem Beginn der Versicherung hat und gibt somit nur einen Anhalt für den Bewertungszeitpunkt, ohne Richtlinien für die Bewertung zu geben. § 786 HGB, der den Versicherungswert als vollen Wert des versicherten Interesses bezeichnet, gibt damit auch keine brauchbare Begriffsbestimmung, sondern statuiert nur das Prinzip der Vollwertversicherung. Die Seeversicherung arbeitet deshalb nur mit den Definitionen der ADS. Auch § 793 HGB, der die Vereinbarung einer Taxe vorsieht (vertraglicher Versicherungswert), ist in die ADS (§ 6) übernommen worden, so daß auf das HGB nicht mehr zurückgegriffen zu werden braucht.

4. Insbesondere: Binnenschiffsversicherung

4.1. § 141 VVG

4.1.1. Geltungsbereich

Die Transportversicherung hat im 5. Titel des VVG eine eigene Definition für den Versicherungswert von Gütern (§ 140 VVG) und von Schiffen (§ 141 VVG) aufgestellt. Eine Unterscheidung zwischen gewerblicher (Berufsschif-

106) Schlegelberger, § 6 Anm. 1; Liebig, S. 43

107) Bruck, PVR, S. 476

108) § 70 ADS (1). Als Versicherungswert gilt der Wert, den das Schiff bei dem Beginne der Versicherung hat. Der Wert umfaßt nicht die Ausrüstungskosten, die Heuer und die Versicherungskosten. (2) Dieser Wert gilt auch bei dem Eintritte des Versicherungsfalles als Versicherungswert

fahrt) und sonstiger Schifffahrt (Sportschifffahrt) bedarf es bei § 141 VVG nicht.

Nach § 129 Abs. 2 S. 1 VVG ist darauf abzustellen, ob das Fahrzeug in der Schifffahrt verwendet wird. Deshalb gehören neben den Fahrzeugen der Berufsschifffahrt auch größere zu Sport- und Vergnügungszwecken benutzte Fahrzeuge zu den Binnenschiffen.¹⁰⁹⁾ Die Versicherung von Sportfahrzeugen wird auch als Zweig der Transportversicherung betrieben. Daß der Versicherer hierbei keine Universaldekung gewährt, steht dem nicht entgegen, da die Versicherung auf einzelne Gefahren beschränkt werden kann.¹¹⁰⁾

4.1.2. Definition

Die wesentliche Unterscheidung zur sonstigen Schadensversicherung liegt hier darin, daß der Versicherungswert in der Transportversicherung unveränderlich bleibt.¹¹¹⁾

Als Versicherungswert des Schiffes gilt der Wert, den es bei dem Beginne der Versicherung gehabt hat.¹¹²⁾ Der Versicherungswert ist also "künstlich festgemacht".¹¹³⁾ Einen Anhaltspunkt, wie der Schiffswert zu bestimmen ist, gibt das Gesetz allerdings nicht. Diese Bestimmung über den Versicherungswert des Schiffes ist aus Zweckmäßigkeitsgründen geschaffen worden, da es sehr schwer, ja manchmal nicht möglich ist, die Höhe des Versicherungswertes zur Zeit des Eintritts des Versicherungsfalles festzustellen, und weil Schiffsversicherungen auf verhältnismäßig kurze Zeit abgeschlossen werden, somit der Wert des Schiffes wenigen

109) BGHZ 3, 34 (43)

110) Bruck, VVG, § 129 Anm. 1

111) Prölis-Martin, VVG, § 141 Anm. 3

112) Rehm, ZVersWiss 1911, 468, spricht hier vom Anfangswert des Schiffes, der für die Schadensfestsetzung maßgebend sei

113) Ritter-Abraham, § 6 Anm. 8; Bruck-Möller, § 51 Anm. 10, spricht von Fiktion des gleichbleibenden Versicherungswertes

Schwankungen unterworfen ist.¹¹⁴⁾

4.1.3. Bedeutung

Da § 141 VVG nicht zu den zwingenden oder halbzwingenden Vorschriften gehört, ist er abänderlich.¹¹⁵⁾ Davon ist in dem Bedingungswerk der Versicherer Gebrauch gemacht worden. Bei Widerspruch gehen die Allgemeinen Bedingungen dem VVG vor,¹¹⁶⁾ soweit dies nicht zwingender Natur ist.

Die Verwendung des Wertbegriffes in den AVB ist durchaus verschieden,¹¹⁷⁾ bei Unklarheiten über die benutzte "Wertbezeichnung" muß eine Auslegung nach objektiven Maßstäben unter Berücksichtigung ihres Zwecks und der gewählten Ausdrucksweise, losgelöst von der zufälligen Gestaltung des einzelnen Falles und den individuellen Vorstellungen der Vertragsparteien erfolgen".¹¹⁸⁾

4.2. Der Versicherungswertbegriff in den Bedingungen der Versicherer

4.2.1. Berufsschiffahrt

4.2.1.1. § 22 AVB - Flußkasko

"Als Versicherungswert gilt der jeweilige Wert des Schiffes". Diese Formulierung ist im September 1922 in die Flußkasko-Bedingungen wegen der Labilität der Reichsmark aufgenommen worden.¹¹⁹⁾ Dabei ist es bis heute geblieben.

114) Rehm, ZVersWiss 1911, 468

115) Prölss-Martin, VVG, § 141 Anm. 3; Bruck, VVG, § 141 Anm. 2. Den Grundsatz der Vertragsfreiheit auch für die Kaskoversicherung von Schiffen wie bei der Güterversicherung zur Anwendung zu bringen, hielt man zum Schutz der kleinen Schiffer für nicht angezeigt.
R. Maier, S. 308

116) Weimar, S. 87

117) Asmus, Versicherungswert, ZVersWiss 1964, 370

118) BGHZ 22, 109 (113) = VersR 56, 725 (726)

119) Ritter-Abraham, § 70 Anm. 9

Als jeweiliger Versicherungswert ist der Wert der versicherten Sachen in irgendeinem Zeitpunkt im Laufe des Versicherungsverhältnisses zu verstehen.¹²⁰⁾

Die Versicherer haben sich in den AVB Flußkasko von dem im VVG und in der Seeversicherung zugrunde gelegten Prinzip des feststehenden Versicherungswertes gelöst.¹²¹⁾

Nicht nur, daß über § 52 VVG und § 70 ADS hinaus in den AVB Flußkasko festgelegt wird, daß im Versicherungsfall der Wert des Schiffes auf Verlangen von Versicherer oder Versicherungsnehmer im Sachverständigenverfahren festgestellt werden kann, wird hier auch noch unterschieden zwischen dem Versicherungswert des Schiffes in unbeschädigtem und beschädigtem Zustand.

Die AVB Flußkasko pflegen jedoch üblicherweise nicht für sich allein dem Versicherungsvertrag zugrunde gelegt zu werden, sondern nur im Zusammenhang mit den Besonderen Bedingungen für die einzelnen Fahrtgebiete.

Die Versicherungswertbestimmung der AVB hat jedoch durch die Versicherungswertklausel an Bedeutung verloren, sie ist durch diese ersetzt worden.

4.2.1.2. Besondere Bedingungen¹²²⁾

Die Besonderen Bedingungen für die einzelnen Stromgebiete gehen den AVB Flußkasko vor. Dies ergibt sich aus § 47 AVB Flußkasko,¹²³⁾ der zwar etwas mißverständlich gefaßt ist,

120) Bruck, PVR, S. 504

121) Hochgräber, Hauptkapitel, S. 38

122) Die als Besondere Bedingungen bezeichneten Bestimmungen sind Teil der Allgemeinen Versicherungsbedingungen. Prölss-Martin, VVG, Vorbem. I Nr. 6; OLG Hamburg, VersR 1964, 814 (815); Joost, S. 5, spricht von atypischen Vereinbarungen, die für einzelne Verträge getroffen werden

123) § 47 Flußkasko: Geschriebene Bedingungen und Klauseln gehen den bedruckten vor

da die Besonderen Bedingungen auch gedruckt sind, jedoch ganz üblicherweise dahin verstanden wird, daß die Besonderen Bedingungen die spezielleren Bestimmungen sind.

Die Frage, ob See- oder Binnenschiffahrtsrecht für ein Schiff mit wechselndem Fahrtgebiet Anwendung findet, ist für die Versicherung des Schiffes von nachrangiger Bedeutung. Viele Schiffe (Flußseeschiffe) sind zwar so gebaut, daß sie nicht nur die offene See, sondern auch die Mittelläufe der großen Ströme und binnenländischen Kanäle befahren können, der Ausgangspunkt ist jedoch der, daß der Grundcharakter des Schiffes über alle von der konkreten Reise unabhängigen Rechtsverhältnisse entscheidet.¹²⁴⁾ So richtet sich denn auch die Bewertung und Versicherung des Schiffes nach seiner hauptsächlichen Bauart und seiner Bestimmung.

4.2.1.2.1. Rheingebiet

Unter Nummer 9 dieser Bedingungen¹²⁵⁾ war bis 1969 festgelegt, was die Versicherer unter dem Begriff Versicherungswert verstanden. In diesen Bedingungen fanden sie zu dem Prinzip des "feststehenden Versicherungswertes" in der Transportversicherung zurück, da der Gedanke des § 141 Abs. 1 S. 1 VVG fast wörtlich übernommen wurde.¹²⁶⁾ Der "wirkliche Wert" ist von den Versicherern, ohne daß

124) BGHZ 8, 147 (154); Schaps-Abraham I, S. 232

125) DTV Jahrb. 1965, S. 284. "Der Versicherungswert ist der wirkliche Wert, den das Schiff bei Abschluß oder Erneuerung der Versicherung hat. Dieser Wert ist durch die Taxe eines durch die Versicherer anerkannten Sachverständigen festzustellen. Die Kosten dieser Abschätzung fallen dem Versicherten zur Last"

126) Hochgräber, Hauptkapitel, S. 38

dies jedoch in den Bedingungen seinen Ausdruck fand, als derjenige Wert verstanden worden, der sich aus dem "Anschaffungs- oder Herstellungswert eines neuen Schiffes unter Abzug eines dem Unterschied zwischen neu und alt entsprechenden Betrages ergab". Der jeweilige "Verkauflichkeitswert" sollte hierbei nicht maßgebend sein.

Der Begriff des Anschaffungswertes ist von den Versicherern leicht mißverständlich formuliert, da nach allgemeiner Sprachübung hierunter auch der für den Ankauf (Anschaffung) eines Ersatzschiffes notwendige jeweilige Kaufpreis verstanden werden könnte, den sie gerade nicht berücksichtigen wollten.

4.2.1.2.2. Wesergebiet

Eine Begriffsbestimmung zum Versicherungswert fand sich in diesen Bedingungen nicht. Sie stellten nur wörtlich¹²⁷⁾ übereinstimmend fest, wie der Versicherungswert festzustellen war, und wem die Kosten hierfür zur Last fallen, und wiederholen damit einen schon in den Besonderen Bedingungen für das Rheingebiet festgelegten Grundsatz.

4.2.1.3. Versicherungswert-Klausel

4.2.1.3.1. Definition

Als Versicherungswert eines Schiffes gilt nach dieser Klausel der Zeitwert des Schiffes bei Beginn des jeweils

127) DTV-Jahrb. 1965, S. 289, Wesergebiet Nr. 6, S. 296 Elbegebiet Nr. 10: Der Versicherungswert ist durch die Taxe eines durch den Versicherer anerkannten Sachverständigen festzustellen. Die Kosten dieser Abschätzung fallen dem Versicherungsnehmer zur Last.

laufenden Versicherungsjahres.¹²⁸⁾

Diese Klausel, die zum Teil eine Zusammenfassung des § 22 der AVB Flußkasko und der früheren Nr. 9 der Besonderen Bedingungen des Rheingebietes sowie der bisherigen, bedingungsmäßig nicht niedergelegten Auffassung der Versicherer über den Versicherungswert bedeutet, brachte als Neues das Ersetzen der Worte "wirklicher Wert" durch das Wort "Zeitwert".

Ferner wurde die Bestimmung des Versicherungswertes, die früher nach den Besonderen Bedingungen durch eine Sachverständigentaxe erfolgen mußte, nun Versicherer und Versicherungsnehmer fakultativ überlassen. Hierauf wird bei der Festlegung des Versicherungswertes näher einzugehen sein. Die Klausel hat an dem Prinzip des in § 141 VVG aufgestellten gleichbleibenden Versicherungswertes festgehalten.

4.2.1.3.2. Geltungsbereich

4.2.1.3.2.1. Örtlich

Diese Klausel^{128a)} ist an die Stelle der bisherigen Versicherungswertbestimmung in den Besonderen Bedingungen für die einzelnen Stromgebiete getreten. § 22 AVB Fluß-

128) DTV Handb., S. 256 FK "Als Versicherungswert gilt der Zeitwert des Schiffes bei Beginn des jeweils laufenden Versicherungsjahres. Dieser Zeitwert ergibt sich aus dem Anschaffungs- oder Herstellungswert eines neuen Schiffes unter Abzug eines den Unterschied zwischen neu und alt entsprechenden Betrages. Der Versicherungswert umfaßt nicht die Heuer sowie die Kosten für die Ausrüstung und Versicherung. Sowohl der Versicherer wie der Versicherungsnehmer können verlangen, daß der Versicherungswert durch die Taxe eines vom Versicherer anerkannten Sachverständigen festgestellt wird. Die Kosten dieser Abschätzung trägt der Versicherungsnehmer"

128a) Joost, S. 5, wendet sich gegen den Begriff Klausel, da damit ohne Unterschied alle einzelnen Bestimmungen bezeichnet werden, mögen sie in Allgemeinen oder Besonderen Bedingungen enthalten sein

kasko hat also keine Bedeutung mehr. Sie gilt somit im Bereich der BRD bzw. für das in der Police bestimmte Fahrtgebiet.

4.2.1.3.2.2. Zeitlich

Da die Klausel erst im Dezember 1969 vom Deutschen Transportversicherungs-Verband herausgegeben wurde, konnte sie auf die seiner Zeit bereits prolongierten Verträge für 1970 keine Anwendung finden, sondern nur bei Neuabschlüssen berücksichtigt werden.

Soweit sich in der folgenden Zeit die Verträge nicht automatisch, d.h. durch Verstreichen der Kündigungsfrist¹²⁹⁾ seitens des Versicherers oder Versicherungsnehmers verlängerten, bedurfte es einer Änderungskündigung durch den Versicherer, wollte er die neue Versicherungswertklausel dem Versicherungsvertrag zugrunde legen. Hiervon ist vielfach nicht Gebrauch gemacht worden, da die Versicherer die Auffassung vertraten, die Versicherungswertklausel stelle nur eine sprachliche Neufassung ihrer Auffassung dar, so daß es insoweit keiner besonderen Klarstellung bedürfe.

4.2.2. Sportschiffahrt

4.2.2.1. DTV-Bedingungen

In § 9 Abs. 1 der AVB Wassersport¹³⁰⁾ wird als Versiche-

129) § 46 AVB Flußkasko, ein Monat

130) Bei 1969 vorgenommenen Bedingungenänderungen blieb dieser Paragraph unverändert. § 9: Als Versicherungswert der versicherten Sache gilt derjenige Betrag, der allgemein erforderlich ist, um neue Sachen gleicher Art anzuschaffen, abzüglich eines dem Zustand der versicherten Sache (Alter, Abnutzung) entsprechenden Betrages. Der Versicherungsnehmer und der Versicherer können im Versicherungsfall verlangen, daß der Versicherungswert durch Sachverständigenverfahren (§ 16) verbindlich festgelegt wird

rungswert der Sache derjenige Betrag zugrunde gelegt, der erforderlich ist, um neue Sachen gleicher Art anzuschaffen. Von diesem Betrag wird dann ein dem Zustand der Sache (z.B. Alter und Abnutzung) entsprechender Abzug gemacht.

Diese Begriffsbestimmung unterscheidet sich nicht wesentlich von der der Versicherungswertklausel, da von dem Neuwert dem jeweiligen Zustand der Sache entsprechende Abzüge gemacht werden, mithin also der Zeitwert als Versicherungswert vereinbart ist. Inhaltlich liegt der Unterschied jedoch darin, daß es sich im Vergleich zu den AVB Flußkasko und zu § 141 VVG nicht um einen während der Versicherungsdauer unveränderlichen Versicherungswert handelt.

4.2.2.2. Gesellschaftsbedingungen

Die vom DTV ausgearbeiteten Bedingungen sollen für die Mitgliedsgesellschaften nur einen Anhalt geben, ermöglichen ihnen aber abweichende Vereinbarungen. Die Gesellschaften werden jedoch gebeten, im Interesse der "Markttransparenz"¹³¹⁾ die AVB-Wassersportfahrzeuge künftig zur Grundlage ihres Versicherungsschutzes zu machen.

Von der Möglichkeit, abweichende Bedingungen der Versicherung von Wassersportfahrzeugen zugrunde zu legen, ist Gebrauch gemacht worden.

So wird z.B. vereinbart, daß die dem Vertrage zugrunde liegende Versicherungssumme als Versicherungswert des Bootes gilt.¹³²⁾

131) Küas, VW 1969, 1398

132) Nr. 9 der Bedingungen für die Versicherung von Booten und Effekten der Nord-Deutschen und Hamburg-Bremer Versicherungs AG

V Technische Grundlagen

1. Allgemeines

Jede Bestimmung und Bewertung erfolgt in dem Bestreben, möglichst nahe an die Wirklichkeit heranzukommen. Der Wert eines wirtschaftlichen Gutes ist regelmäßig keine konstante Größe, er wechselt. Es müssen daher Grundsätze aufgestellt werden, nach welchen der Versicherungswert zu ermitteln ist. Die Parteien können innerhalb der zulässigen Grenze des Eigentümerinteresses den Maßstab für seine Berechnung selbst festlegen, also bestimmen, was der Gegenstand ihnen wert sei.¹³³⁾

Für eine sachgerechte Festsetzung des Versicherungswertes sind deshalb Bewertungsrichtlinien notwendig. Sie können von den gesetzlichen Normen ausgehen, den gesetzlichen Bewertungsrahmen ausfüllen, sich aber auch ganz von ihm lösen.¹³⁴⁾ Die vertraglichen Vereinbarungen über den Versicherungswert werden dem Versicherungsnehmer, der den Versicherungswert auch allein feststellen kann,¹³⁵⁾ jedoch wertvolle Hinweise geben, da er so nicht Gefahr läuft, sich an seiner einseitigen Interessenlage zu orientieren. Er wird dann eher einen objektiven Mittelwert¹³⁶⁾ bilden können. Jede Wertbestimmung, und damit auch die dafür aufgestellten Richtlinien, sind abhängig von Zeitpunkt und Ort der Wertbestimmung.¹³⁷⁾

133) Matzen, S. 25

134) Bruck-Möller, § 52 Anm. 24

135) Bruck, VVG, § 52 Anm. 4.

136) Asmus, Versicherungswert, S. 425

137) Maß, Zeitschr. f. VersR, Bd. 1, S. 7;
Griem, S. 139

2. Notwendigkeit von Bewertungsrichtlinien

2.1. versicherungstechnisch

Der Versicherungsnehmer drückt den Wert des zu versichernden Objektes, so wie er ihn sieht, durch Bestimmung der Versicherungssumme aus. Von einem derart subjektiv gefaßten Wertbegriff auszugehen, ist dem Versicherer nicht zuzumuten. Die Beurteilung der Wertbeziehung führt zu so vielen Ergebnissen, wie Schätzer vorhanden sind. Der Versicherer käme somit nicht zu überschaubaren und tragbaren Risiken und zu keiner leistungsgerechten Prämie.¹³⁸⁾

Die individuellen Wertbeziehungen werden für den Versicherer erst dann zu einer kalkulierbaren Größe, wenn das Auseinanderfallen der verschiedenen Werturteile beseitigt wird, also ein Maßstab gesetzt wird, der eine objektive Schätzung ermöglicht.¹³⁹⁾

Dies geschieht durch Bewertungsrichtlinien, die typische Bewertungsgrundlagen und einen allgemein gültigen konstanten Wertmaßstab erfassen.¹⁴⁰⁾ Verständliche Hilfen für den Versicherungsnehmer tragen zur Vermeidung einer Unterversicherung bei.¹⁴¹⁾

138) Winter, S. 5

139) Berndt-Luttmer, S. 29/30

140) Asmus, Versicherungswert, S. 376

141) Schmidt, VW 1973, S. 90

2.2. vertraglich

Die gesetzlichen Bewertungsrichtlinien sind unvollständig, da nur einige im Bereich der Sachversicherung vorhanden sind.¹⁴²⁾ Es bleibt deshalb den Allgemeinen Versicherungsbedingungen sowie besonderen vertraglichen Vereinbarungen überlassen, die dispositiven Vorschriften weiter auszubauen.

Die Notwendigkeit solcher Bewertungsrichtlinien zeigt sich im Schadensfall. Schwierigkeiten bei der Entschädigungsberechnung werden vielfach vermieden, auftretende Schwierigkeiten auf ein Mindestmaß reduziert, wenn der für die Entschädigung maßgebende Wert im einzelnen festgelegt und allgemein ersichtlich ist.¹⁴³⁾

3. Zeitpunkt der Wertberechnung

3.1. Bei Eintritt des Versicherungsfalles

Das VVG hat lediglich in den §§ 116, 140 und 141 ausdrücklich einen Bewertungszeitpunkt bestimmt. Die §§ 53, 55, 56 und 57 VVG geben für ihn nur einen mittelbaren Anhaltspunkt. Sie stellen jeweils auf den Versicherungswert zur Zeit des Eintritts des Versicherungsfalles ab.¹⁴⁴⁾

Dieser Zeitpunkt entspricht dem Wesen der Schadensversicherung, da dann der Bedarf sichtbar wird, der nötig ist, den Schaden durch Ersatz einer entsprechenden Sache zu beheben.¹⁴⁵⁾ Es soll nicht mehr und nicht

142) §§ 86, 88 Feuervers., 108 Hagelvers., 116 Abs. 1 S. 2 Tiervers. und 140, 141 f. Transportvers.

143) Asmus, Versicherungswert, S. 393

144) Das schweizerische VVG spricht dann von Ersatzwert; Fick, Grundbegriffe, S. 16

145) Griem, S. 114; Asmus, Versicherungswert, S. 406

weniger als der Schaden ersetzt werden. Ein höherer oder niedriger Wert bei Vertragsabschluß bleibt somit während der Versicherungslaufzeit außer Betracht.¹⁴⁶⁾ Der Bewertungszeitpunkt muß jedoch nicht mit dem Eintritt des Schadensfalles zusammentreffen, es sind auch andere zeitliche Anknüpfungspunkte denkbar. Sie können auf den Abschluß des Vertrages, den Versicherungsbeginn, die Ersatzleistung oder die Wiederbeschaffung abstellen.¹⁴⁷⁾

3.2. Bei Versicherungsbeginn

3.2.1. § 141 Abs. 1 S. 2 VVG

Die Vorschriften des VVG für die Schiffsversicherung sind mehr noch als die für die Güterversicherung unvollständig.¹⁴⁸⁾ In der Transportversicherung (Güter- wie Schiffsversicherung) ist man für den Zeitpunkt der Wertberechnung von dem Eintritt des Versicherungsfalles abgerückt. Entscheidend ist vielmehr der Versicherungswert bei Beginn der Versicherung.¹⁴⁹⁾ Diese Regelung ist aus der Seeversicherung übernommen. Dort ist die Dauer der Versicherung meist kurz,¹⁵⁰⁾ so daß

146) Clauß, S. 29

147) Asmus, Versicherungswert, S. 107

148) Brandt in Finke's Handwörterb., Bd. I, Sp. 363

149) So auch für Güter § 140 Abs. 1 i.V. m. §§ 134-136 VVG, § 70 ADS für das Schiff, § 90 für Güter. Bei § 795 HGB ist der Zeitpunkt maßgebend, in welchem die Gefahr für den Versicherer zu laufen beginnt

150) z.B. Versicherung für die Dauer einer Reise

mit Veränderungen nicht gerechnet zu werden braucht.¹⁵¹⁾ Dies allein würde zu einer "innerlichen" Berechtigung des § 141 VVG heute nicht mehr ausreichen, da es sich bei der Binnenschiffsversicherung ganz überwiegend um eine Zeitversicherung handelt, bei der sehr wohl Änderungen auftreten können. Die Regelung des § 141 VVG ist jedoch aus einem weiteren Grund übernommen worden, der darin liegt, daß der Wert zur Zeit des Versicherungsfalles nur schwer oder mit unverhältnismäßigem Aufwand festgestellt werden kann, wenn Schiff und Ladung verloren gegangen sind.¹⁵²⁾ Dieser Grund hat noch heute eine gewisse Geltung, so daß auch weiterhin eine Berechtigung für die Regelung des § 141 VVG gegeben ist.

Es gilt in der Transportversicherung somit das bereits angesprochene, später noch im einzelnen zu erläuternde Prinzip¹⁵³⁾ des gleichbleibenden¹⁵⁴⁾ Versicherungswertes,¹⁵⁵⁾ wonach der Wert bei Beginn der Versicherung auch bei Eintritt des Versicherungsfalles als Versicherungswert gilt.¹⁵⁶⁾

Die Vorschrift ist abdingbar.¹⁵⁷⁾

3.2.2. Reiseversicherung

Der Beginn der Versicherung bei der Reiseversicherung

151) Griem, S. 147

152) v. Gierke, S. 265; Clauß, S. 9

153) Bruck-Möllner, § 52 Anm. 25 sprechen von der Fiktion des gleichbleibenden Versicherungswertes

154) Prölss-Martin, § 151 Anm. 1: unveränderlicher Versicherungswert

155) Hagen, Seevers., S. 155, spricht von der Unwandelbarkeit des Versicherungswertes

156) Kürzer nach der Definition von Ehrenzweig (VVG, S. 243) "Anfangswert gleich Ersatzwert"

157) Begr. in Motive zu § 141 VVG, S. 195

ist gesetzlich geregelt. § 138 Abs. 1 VVG stellt bei ihr auf den Zeitpunkt ab, in welchem die Beladung beginnt, spätestens auf die Abfahrt des Schiffes.

Der Einnahme der Ladung ist die Ballastaufnahme gleichgestellt.¹⁵⁸⁾ Die Ballastreise wird in der Regel zum Zwecke der Ausführung der Frachtreise unternommen, ist also ihr praktischer Beginn.

Maßgebend ist der Ort, von dem das versicherte Schiff die Reise antritt. Die Ballastfahrt ist für die Binnenschiffe nicht ganz bedeutungslos,¹⁵⁹⁾ da das Kanalgebiet vielfach der heutigen Bauart der Schiffe nicht gerecht wird, und sie teilweise, um durch Brücken hindurchzukommen, in Ballast fahren müssen.¹⁶⁰⁾ Solche Reiseversicherung bildet in der Binnenschiffsversicherung jedoch die Ausnahme.

Diese Versicherungsform kommt vorwiegend bei Einzelreisen in ein anderes Fahrtgebiet¹⁶¹⁾ in Betracht. Doch wird in diesen Fällen der Zeitpunkt der Sonder- oder Zusatzversicherung datumsmäßig bestimmt und nicht von der Beladung abhängig gemacht, wie bei der Reiseversicherung überhaupt fast ausnahmslos eine Vereinbarung über den Zeitpunkt der Gefahrtragung getroffen wird.

158) Sieveking, § 795, S. 42; Bruck, VVG, § 138 Anm. 3; a.M. Prölss-Martin, § 138 Anm. 2, der sich auf eine Entscheidung des KG in VA 1908 Nr. 425 stützt, die sich jedoch nur auf einen Fall in der Seevers. bezog und deshalb nicht ohne weiteres auf Binnenverhältnisse übertragbar ist. Die Ballastfahrt für Binnenschiffe war zu dieser Zeit wegen der kleineren Bauart der Schiffe ohne jede Bedeutung. Der abweichenden Auffassung kommt für die Binnenkaskoversicherung keine große Bedeutung zu, da sie überwiegend Zeitversicherung ist und die Ballastfahrt keine große Bedeutung hat (so für die Seevers. Ritter, § 63 Anm. 6)

159) a.M. Bruck, VVG, § 138 Anm. 3

160) z.B. Johann Welker, 80 m lang, 9,50 m breit, 1350 to; Vortisch-Zschucke, § 1 Anm. 4

161) z.B. Holländisches Wattengebiet

Daß eine Vereinbarung dieser Art schon bei Verabschiedung des VVG für zulässig gehalten wurde, ergibt sich aus der Verweisung auf § 795 Abs. 1 HGB,¹⁶²⁾ wo abweichende Parteivereinbarungen ausdrücklich zugelassen sind.

Der Reiseversicherung und damit § 138 VVG kommt in der Binnenschiffsversicherung somit nur geringe praktische Bedeutung zu. Dies bedeutet, daß eine Wertberechnung des Schiffes, bezogen auf den Wert bei Beginn der Reise nicht praktisch wird. Bei dieser Versicherung wird ohnehin von dem bei der Zeitversicherung zugrunde gelegten Versicherungswert ausgegangen, zumindest gelten jedoch auch hier die für die Zeitversicherung noch aufzuzeigenden Grundsätze und Bewertungsrichtlinien für das Schiff.

3.2.3. Zeitversicherung

Bei Zeitversicherungen beginnt die Gefahr mit dem im Vertrag festgesetzten Zeitpunkt.¹⁶³⁾ Maßgebend für die Wertberechnung ist dann das in der Police als Beginn angegebene Datum.

Die Bestimmung des Schiffswertes auf den Tag genau ist nur theoretisch möglich. Sie wird bei der Zeitversicherung in aller Regel vor dem materiellen Versicherungsbeginn liegen. Bei Taxvereinbarungen kommt jedoch auch ein späterer Zeitpunkt in Betracht. Bei der Zeitversicherung ist wichtigster Anhaltspunkt das Versicherungsjahr, weil von ihm die grundlegende Bewertung ausgehen muß. Das Datum wäre nur insoweit

162) Motive, S. 185

163) Sieveking, § 795, S. 42; in der Flußkaskoversicherung beginnt und endet die Versicherung in Anlehnung an die Seeversicherung, § 830 HGB, mittags 12.00 Uhr

von Bedeutung, als Zwischenwerte zu interpolieren wären, ein Verfahren, das jedoch nicht praktiziert wird.

Nach einer zu § 141 VVG ergangenen Entscheidung des RG¹⁶⁴⁾ bleibt bei Zeitversicherungen, bei denen eine stillschweigende Vertragsverlängerung vorgesehen ist,¹⁶⁵⁾ der ursprüngliche Versicherungsbeginn maßgebend, so daß auf den Wert des Schiffes zu diesem Zeitpunkt abzustellen wäre.

Die Bedingungen der Versicherer haben hier jedoch in der Versicherungswert-Klausel eine Klarstellung gebracht, da bei Verlängerungen für den Versicherungswert auf den Beginn des jeweils laufenden Versicherungsjahres abgestellt wird.¹⁶⁶⁾

Die Dauer der Versicherungsperiode der Kaskoversicherung, die ein Jahr nicht überschreiten soll, darf frühestens zwei Monate vor Ablauf neu vereinbart werden.¹⁶⁷⁾

Spätestens zu diesem Zeitpunkt wird der Versicherer auch die Angemessenheit des Versicherungswertes aus seiner Sicht prüfen. Durch die Versicherungswert-Klausel ist es dem Versicherungsnehmer nicht verwehrt, eine Überprüfung des Versicherungswertes vorzunehmen und gegebenenfalls mit dem Versicherer hierüber eine Vereinbarung in Form der Nachversicherung¹⁶⁸⁾ gegen entsprechende Prämienzahlung zu treffen. Eine Überprüfung während der Versicherungszeit ist jedoch dann nicht möglich, wenn eine verein-

164) RGZ 112, 384 (387)

165) § 46 AVB-Flußkasko

166) Die Kaskobedingungen (§ 22) geben keinen Bestimmungszeitpunkt an, könnten also noch im Sinne der RG Entscheidung ausgelegt werden. Unter "jeweiligem Wert" ist nach Auslegung der Versicherer nur der Zeitwert zu verstehen, ohne daß damit ein Bewertungszeitpunkt festgehalten wird

167) DTV Handb., S. 128 SK i.V.m. S. 340 FK

168) Auf die Nachversicherung wird im Kapitel "Veränderungen des Versicherungsvertrages" einzugehen sein

barte Taxe vorliegt, sie bleibt für die Versicherungsdauer maßgebend. Auch wenn der Sachverständige den Wert des Schiffes nach Versicherungsbeginn taxiert, muß er bei seiner Wertberechnung auf diesen Zeitpunkt abstellen. Ist die Versicherungszeit abgelaufen, das Schiff aber noch unterwegs, so kann der Versicherungsnehmer verlangen, daß die Versicherung bis zur Beendigung der Reise verlängert wird.¹⁶⁹⁾

Dem Verlangen muß der Versicherer stattgeben. Der bisher vereinbarte Versicherungswert gilt auch für diese Zeit, ohne daß es hierüber einer besonderen Vereinbarung bedarf.

3.2.4. Bedeutung des Bewertungszeitpunktes

Der Zeitpunkt der Wertberechnung zeigt seine volle Bedeutung erst im Schadensfall, wenn eine Überprüfung des Versicherungswertes stattfindet. Von dem festgelegten Zeitpunkt werden die Berechnungen auszugehen haben. An ihn knüpfen die Bewertungsrichtlinien an. Die für das Alter der Sache zu machenden Abzüge und die bei Preissteigerungen zu machenden Zuschläge werden dadurch beeinflusst.

4. Ort der Wertberechnung

4.1. Berufsschiffahrt

4.1.1. § 141 VVG

Nach § 141 VVG kommt es für die Bewertung des Schiffes im Gegensatz zur Transportversicherung von Gütern

169) § 15 AVB Flußkasko in Abänderung des § 139 VVG.
In der TuH Versicherung läuft der Vertrag bis zur Beendigung der Reise, und zwar auch gegen Prämienzuschlag

nicht auf den Ort an.¹⁷⁰⁾ Der Grund für diese Regelung in der Schiffsversicherung ist der, daß der Wert des Schiffes zwar von dem Alter, der Abnutzung und den erlittenen Schäden beeinflusst wird, sich aber nicht durch die geographische Lage ändert.¹⁷¹⁾ Deshalb ist auch der Ort, an dem sich das Schiff bei Versicherungsabschluß oder Versicherungsbeginn befindet, für die Bestimmung seines Wertes nach dem VVG ohne Bedeutung.¹⁷²⁾

4.1.2. Vertragliche Regelungen

In den Versicherungsbedingungen findet sich kein Hinweis darüber, welcher Ort für die Bestimmung des Versicherungswertes maßgebend sein soll.¹⁷³⁾

Der in § 24 der AVB-Flußkasko genannte Ort der Schadensfeststellung kann nicht herangezogen werden, da durch diese Bestimmung nur eine schnelle Feststellung des Schadensumfanges und der Höhe erreicht werden soll. Die Anknüpfung an diesen Ort würde auch zu unbilligen Ergebnissen führen, da das Schiff an dem zufälligen Schadensort einen geringeren Wert haben könnte als am Ausgangsort. Der Versicherungsnehmer würde mit der dadurch bedingten niedrigeren Entschädigung nicht in den Stand gesetzt werden, eine gleichwertige Ersatzsache anzuschaffen.¹⁷⁴⁾

4.1.3. Lösungsmöglichkeiten

Mangels ausdrücklicher vertraglicher Vereinbarungen

170) § 140 Abs. 1 VVG; Griem, S. 155

171) Gerhard-Hagen, § 141 Anm. 1; Voigt, S. 121

172) Voigt, a.a.O.

173) Auch die ADS treffen hierüber keine Regelung

174) Griem, S. 158

können folgende Orte als für die Bestimmung des Versicherungswertes maßgebend in die Überlegung einbezogen werden:¹⁷⁵⁾ Sitz des Versicherers, Wohnsitz des Versicherungsnehmers, Herstellungsort des Schiffes, Ort der Ersatzbeschaffung, neutraler Bewertungsort, Ort des Binnenschiffsregisters des eingetragenen Schiffes.

Der Sitz des Versicherers oder der Wohnsitz des Versicherungsnehmers müssen als Bestimmungsort ausscheiden, da sie in keiner Beziehung zu dem objektiven Wert der Sache stehen und Zufälligkeiten bestimmend werden könnten.¹⁷⁶⁾

Die Bestimmung des Schiffswertes vom Herstellungsort abhängig zu machen, stößt dort auf Schwierigkeiten, wo das Schiff in einem anderen Wirtschaftsgebiet erbaut worden ist, als es jetzt versichert und betrieben wird. Die damit verbundenen Preisdifferenzen würden sich so beim Versicherungswert niederschlagen und auch im Schadensfall müßten langwierige Untersuchungen und Umrechnungen stattfinden.

Der Wertermittlung die Preise des Ortes zugrundezulegen, an dem die Ersatzsache angeschafft wird, scheitert schon daran, daß der mögliche Beschaffungsort nicht bekannt ist. Auch ist das Binnenschiff als langfristiges Wirtschaftsgut keine "Ware", die eine feste Preisgestaltung ermöglicht. Sie unterliegt sehr stark den Wechselwirkungen von Angebot und Nachfrage, dem Frachtmarkt und der Beschäftigungslage.

Ein neutraler Bewertungsort ist als brauchbares Kriterium für die Wertbestimmung denkbar, doch gibt es keinen be-

175) Asmus, Versicherungswert, S. 408 spricht in diesem Zusammenhang von Anknüpfungsmöglichkeiten

176) Griem, S. 157; Lewis, S. 220

stimmten Ort, der eine völlig neutrale Bewertung ermöglicht, da dieser Ort in einen größeren Wirtschaftsraum eingebettet und von diesem beeinflusst wird.

Danach scheint sich für die Wertbestimmung des Schiffes der Ort des Binnenschiffsregisters anzubieten, in das es eingetragen ist. Das Schiffsregister hat die Aufgabe "den Beteiligten ein zuverlässiges und allgemein zugängliches Mittel zur Auskunft über die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse an den einzelnen Schiffen zu verschaffen".¹⁷⁷⁾ Nach § 4 Abs. 1 SchRegO ist ein Binnenschiff in das Schiffsregister seines Heimathafens (Heimathafen) einzutragen. Was Heimathafen ist, soll auch Registerhafen sein.¹⁷⁸⁾ Als Heimathafen gilt derjenige Ort, von dem aus die Schifffahrt mit dem einzutragenden Schiff tatsächlich betrieben wird.¹⁷⁹⁾ Ein Binnenschiff kann nur einen Heimathafen haben,¹⁸⁰⁾ auch wenn es sich um eine Reederei mit mehreren Niederlassungen handelt. Ein Schiff muß jedoch nicht notwendig einen Heimathafen haben. Ist ein solcher nicht vorhanden, so tritt an seine Stelle der Registerhafen.¹⁸¹⁾

Aber auch die Abhängigkeit der Wertbestimmung von dem Registerort (Heimathafen) erscheint zu eng. Es werden für die Wertermittlung vielmehr regelmäßig überregionale Maßstäbe Anwendung finden müssen, da sie den Vorteil haben, durch die breitere Streuung dem "wahren Wert" am nächsten zu kommen.

Es kann somit der Grundsatz aufgestellt werden, daß für

177) Vortisch-Zschucke, S. 466

178) Grundsatz der Sollgleichheit, Wüstendörfer, S. 48; Schaps-Abraham II, § 480 Anm. 2

179) Vortisch-Zschucke, S. 43, wohl in Anlehnung an § 480 HGB, wo es heißt, daß als Heimathafen der Hafen des Schiffes gilt, "von welchem die Seefahrt mit dem Schiff betrieben wird"

180) Vortisch-Zschucke, § 6 Anm. 1a; Mittelstein, S. 64; im Ergebnis auch so für die Seeschifffahrt v. Laun, S. 356

181) So für das Seerecht: Schlegelberger-Liesecke, Handelsrecht, § 480 Anm. 3; für die Binnenschifffahrt wird mit gesetzlicher Vermutung ein Heimathafen begründet. § 6 BSchG

die Wertbestimmung des Schiffes auf das Wirtschaftsgebiet, in dem der Heimathafen (Registerort) des Schiffes liegt,¹⁸²⁾ abzustellen ist.¹⁸³⁾

4.2. Sportschiffahrt

Ist das Fahrtgebiet nach § 1 Abs. 1 AVB Wassersport auf die Binnengewässer der BRD beschränkt, so ist bei der Wertbestimmung von der Preisgestaltung in diesem Wirtschaftsgebiet auszugehen. Bei möglicher Erweiterung des Fahrtgebietes¹⁸⁴⁾ und ständigem Liegeplatz des Schiffes außerhalb der BRD wären bei der Wertbestimmung die Verhältnisse des ständigen neuen Liegeplatzes zugrunde zu legen, entsprechend dem bei der Berufsschiffahrt entwickelten Grundsatz mit der Folge, daß auch die Versicherungssumme in der Währung dieses Landes festgelegt werden müßte.¹⁸⁵⁾ Dies Verfahren wird jedoch von den Versicherern nicht praktiziert. Ist deshalb die Police für ein derartiges Schiff von einem deutschen Versicherer gezeichnet, so ist davon auszugehen, daß bei der Wertbestimmung die Verhältnisse des Wirtschaftsgebietes, in dem der Zeichnungsort liegt, maßgebend waren.

5. Versicherte Interessen

Die Beziehung einer bestimmten Person zu einem bestimmten Gute (Aktivum) nennt man das versicherte Interesse.¹⁸⁶⁾ Der Interessenbegriff wird in der

182) Ritter-Abraham, § 70 Anm. 8; ähnlich schon Lewis, S. 220, der den Wert des Schiffes nach den Verhältnissen des Ortes bemessen will, die zugleich den Markt für den Verkauf des Schiffes bilden

183) Für die spezifischen Gefahren der einzelnen Stromgebiete besteht die Möglichkeit der Korrektur im Prämiensatz

184) § 1 Abs. 3 AVB Wassersport

185) In Abweichung § 17 der AVB Wassersport

186) Bruck-Möller, § 1 Anm. 28

gesamten Schadensversicherung (Aktiven- und Passivenversicherung) verwandt. Hauptanwendungsgebiet bleibt jedoch die Aktivenversicherung.¹⁸⁷⁾

5.1. Passivenversicherung

5.1.1. Kaskoversicherung

Steht eine Person zu einem Passivum, etwa eigenen Schulden, in Beziehung, so kann nicht von einem Wert und damit Versicherungswert¹⁸⁸⁾ gesprochen werden.¹⁸⁹⁾ Der Versicherungswert zeigt die Höhe des Maximalschadens in der Aktivenversicherung an. Das ist nicht so in der Passivenversicherung, da der Schuldner regelmäßig unbeschränkt, also ohne Rücksicht auf die Höhe seiner Aktiven, haftet. Eine Ausnahme¹⁹⁰⁾ besteht im Fall der gegenständlich beschränkten Haftung, da hier schon im voraus der Maximalschaden bestimmt werden kann. In Betracht kommt hier die grundsätzlich auf Schiff und Fracht beschränkte Haftung nach § 4 BSchG, die der des Seerechts, § 468 HGB, nachgebildet ist.¹⁹¹⁾ In diesem Fall haben die Passiven, gegen deren Entstehung der Versicherungsnehmer sich ver-

187) Bruck-Möller, § 49 Anm. 47 (Interesse i.e.S.); Griem, S. 9, spricht von Mißwert

188) Bruck, PVR, S. 505

189) Bruck-Möller, § 52 Anm. 15, sprechen von einer "Unwertbeziehung mit negativem Wert"

190) Es gibt auch die summenmäßig beschränkte Haftung, z.B. §§ 25-34 AtomG

191) Vortisch-Zschucke, § 4 Anm. 1a. Die dinglich beschränkte Haftung wird auch Sachhaftungs- oder Executionssystem genannt. Die Bezeichnung Executionsvermögen soll zum Ausdruck bringen, daß die Haftungsbeschränkung grds. durch die besondere Gestaltung der Zwangsvollstreckung bewerkstelligt wird. 1973 wird für das Seerecht jedoch das System der beschränkt dinglichen Haftung durch die Summenhaftung ersetzt

sichern will, einen in ihrer Höhe bestimmbaren Wert.¹⁹²⁾

Die Kaskoversicherung des Schiffes deckt nur einen Teil der Haftpflicht des Schiffseigners, nämlich das Interesse, nicht mit seinem Schiff haften zu müssen. Es müßte deshalb eine Versicherung, die das Interesse deckt, nicht mit der Fracht haften zu müssen, vom Schiffseigner genommen werden. Die Binnenfrachtversicherung wirkt dann als Haftpflichtversicherung.

Obgleich die verhältnismäßige Haftung von Schiffswert und Bruttofracht in den Kaskobedingungen¹⁹³⁾ vorgesehen und in den Besonderen Bedingungen¹⁹⁴⁾ weiter ergänzt ist, hat sich die ganz herrschende Praxis stillschweigend davon gelöst.¹⁹⁵⁾

Die Binnenfrachtversicherung spielt deshalb eine untergeordnete Rolle,¹⁹⁶⁾ weil die Güter geringeren Gefahren als in der Seeverversicherung ausgesetzt sind, die Transportrouten kürzer sind und schließlich der Frachtführer auch für verlorengegangene Güter eine, wenn auch geringere, Fracht (Distanzfracht) beanspruchen kann,¹⁹⁷⁾ die Höhe des Schadens für ihn also erträglich ist.

Der Kaskoversicherer haftet in der Praxis für die durch das Schiff verursachten Fremdschäden voll,¹⁹⁸⁾ wohl auch nicht zuletzt deshalb, weil die Fracht im Verhältnis zum

192) Bruck-Möller, § 52 Anm. 15, sprechen von dem zur Aktiven Versicherung spiegelbildlichen Begriff des "Versicherungswertes"; Ritter, § 78 Anm. 18

193) § 2 Abs. 2 AVB-Flußkakso; Argyriadis, Fracht, S. 205; v. Lehsten, S. 28/29; Fricke, Kollisionsersatz, DVers. Presse 1928, S. 688

194) z.B. Rheingebiet Nr. 4 der Bes. Bed. DTV Handb. S. 255

195) Argyriadis, Frachtversicherung, S. 99

196) Hochgräber, Hauptkapitel, S. 143

197) Vortisch-Zschucke, § 64 Anm. 1; Argyriadis, Frachtversicherung, S. 100

198) Vollhaftung des Kaskoversicherers natürlich dann, wenn Leer- oder Ballastfahrt. Fricke, Kollisionsersatz DVers, Presse 1928, S. 683; Hochgräber, Hauptkapitel, S. 117

Schiffswert relativ unbedeutend ist und ihre Berücksichtigung die Abrechnung des Schadensfalles weiter komplizieren würde.

Die Höhe der Haftung des Versicherungsnehmers für die Passiven ist, weil sie beschränkt ist auf den Wert des Schiffes, abhängig von der Bestimmung des in der Aktivversicherung vorgenommenen Wertes.

5.1.2. Kollisionsexcedenten-Versicherung

Die Kaskoversicherungssumme reicht bisweilen nicht aus, um dem Schiffseigner vollen Haftpflichtversicherungsschutz zu gewähren. Dies wird dann der Fall sein, wenn eine dinglich beschränkte Haftung des Schiffseigners nach einem fremden Recht nicht eingreift.¹⁹⁹⁾ Dem Interesse des Schiffseigners auf Versicherungsschutz auch in diesen Fällen wird die Kollisionsexcedentenversicherung²⁰⁰⁾ gerecht. Sie kann im Gegensatz zur Seeverversicherung²⁰¹⁾ in der Kaskopolicy mit versichert werden und muß nicht in der Höhe der Kaskoversicherungssumme genommen werden.

Die Kollisionsexcedentenversicherung ist als isolierte Haftpflichtversicherung,²⁰²⁾ Versicherung auf erstes Risiko, so daß die Regeln über die Unterversicherung keine Anwendung finden.²⁰³⁾ Ritter²⁰⁴⁾ ist jedoch der Auffassung, daß einer Versicherung, die mehr schützt, "als

199) Argyriadis, Schiffszusammenstoß, VersR 1963, 608

200) Ritter-Abraham, § 78 Anm. 23, nennt sie "Zusatzversicherung"

201) Argyriadis, a.a.O., S. 608, DTV Jahrb., S. 224; Ritter-Abraham, § 78 Anm. 23

202) v. Lehsten, S. 41

203) Diese Versicherung ist trotz ihres Haftpflichtcharakters Transportversicherung und wird nach diesem Recht behandelt; v. Lehsten, a.a.O.; Fricke, Kollisionersatz; DVers Presse 1928, 640

204) Ritter-Abraham, § 78 Anm. 16

das durch die Haftung mit Schiff und Fracht begrenzte Interesse" kein versicherbares Interesse zugrunde liegt, die Versicherung also unwirksam sei.

Ein Interesse des Schiffseigners ist hier jedoch wegen § 114 BSchG zu bejahen. Der Schiffseigner haftet danach nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern auch beschränkt persönlich, wenn er das Schiff zu einer neuen Reise aussendet, nachdem die Forderung entstanden ist. Dies bedeutet, daß ein sorgfältiger Schiffseigner bei größeren Kollisionsfällen erst die Schadensfeststellung seines Versicherers abwarten müßte, um sicher zu gehen, daß die "genommene Versicherungssumme" für den Kollisionsfall, also für Eigen- und Fremdschaden ausreicht. Das wäre ein für die Erwerbssituation des Schiffseigners unhaltbarer Zustand. Er hat deshalb ein "Interesse", höher als nur mit Schiff und Fracht versichert zu sein.

Die Kollisionsexcedentenversicherung hat somit nicht nur ihre wirtschaftliche Berechtigung, ihr liegt auch ein versicherbares Interesse zugrunde.

5.2. Aktivenversicherung

Der Interessenbegriff entfaltet seine ganze Bedeutung in der Aktivenversicherung. Er wird als Beziehung einer Person zu einem Gut (Aktivum) verstanden. Jede Bewertung verlangt eine genaue Kenntnis und Beschreibung des zu Bewertenden, des Interesses. Die beziehungsverknüpfte Person und das Gut müssen also genau bezeichnet und herausgestellt werden.

5.2.1. Das Gut

5.2.1.1. Schiff

Das Interesse setzt ein Gut voraus, an das die Wertbeziehung anknüpft. Dieses Objekt ist hier ein Binnen-

schiff. Wenn auch § 1 AVB-Flußkasko nur vom versicherten Gegenstand spricht, so ist doch aus den Bedingungen der Bezug deutlich genug.²⁰⁵⁾ Erst eine Fülle von Einzelteilen zusammengefügt, ergibt das Gut "Binnenschiff". Hierzu gehören der Schiffskörper und die Maschine ebenso wie das Inventar und Schiffszubehör.

Das Schiff wird in der Police üblicherweise mit Namen oder Bezeichnung aufgeführt. Ferner werden weitere zur Identifizierung nötige Angaben gemacht. Dazu gehören Länge und Breite des Schiffes, Tonnage, Baujahr und Ort der Erbauung des Schiffes sowie Bezeichnung der Maschine nach Typ und Stärke.

Der Tonnage und Maschinenstärke kommt eine weitere, über die bloße Identitätsbezeichnung hinausreichende Bedeutung zu. Sie bilden für die Bewertung durch Sachverständige und Versicherer wichtige Anhaltspunkte. Die Versicherer orientieren an der Tonnagezahl ferner ihre Bedarfsprämie.

Fremde Rechte²⁰⁶⁾ kennen eine Haftungsbeschränkung auf Schiff und Fracht nicht, sondern orientieren die Höchsthaftungsgrenze an einem bestimmten Satz pro Ladetonne.²⁰⁷⁾

5.2.1.2. Zubehör

Zum Schiff gehört auch sein Zubehör.²⁰⁸⁾ Der Begriff des Schiffszubehörs bestimmt sich nach § 97 BGB.²⁰⁹⁾ Es ist von den Bestandteilen des Schiffes zu unterscheiden.²¹⁰⁾

205) So schon aus der Überschrift Schifffahrt auf Binnengewässern oder aus § 1, Schäden durch Schifffahrtsunfall, § 4 a Führung des Schiffes etc.

206) z.B. Holland, Schweiz

207) Wegen der künftigen Neuregelung auch für Deutschland vgl. "Der Versicherungswert im Schadensfall"

208) Ehrenberg, Versicherungswert, ZVersWiss 1906, 400

209) Gerhard-Hagen, S. 538

210) v. Gierke, Schifffahrtsrecht, S. 583

Unter Zubehör sind alle diejenigen Sachen zu verstehen, "die dem wirtschaftlichen Zwecke des Schiffes zu dienen bestimmt sind und zum Schiff in einem bestimmten räumlichen Verhältnis stehen".²¹¹⁾

Eine vorübergehende Trennung hebt die Zubehör- oder Bestandteileigenschaft nicht auf (§ 97 Abs. 2 S. 1 BGB). Die Binnenschiffsversicherung ruht insoweit, als Teile vom Schiff entfernt und an einen anderen Ort zur Reparatur verbracht werden,²¹²⁾ wie dies z.B. bei Schraubenreparaturen oder Maschinenteilen geschieht. Bisweilen wird aber auch folgende Klausel vereinbart:²¹³⁾

"Der Transport von Zubehörteilen des versicherten Schiffes mit beliebiger Gelegenheit nach und von Reparaturstellen und anderen Plätzen sowie der Aufenthalt an solchen Stellen gilt in die Versicherung eingeschlossen".

Die Klausel stellt eine "echte prämienfreie Erweiterung" des Versicherungsschutzes dar, da für dieses Risiko eine gesondert abzuschließende Transportversicherung notwendig wäre.

Das Zubehör ist auch dann bei der Bewertung des Schiffes zu berücksichtigen, wenn es von der Ersatzpflicht der Binnenkaskoversicherung nicht erfaßt²¹⁴⁾ wird, oder gar eine selbständige Versicherung hierfür besteht.²¹⁵⁾ Der Grund dafür ist nicht so sehr in der versicherungsmäßigen Vereinfachung der Versicherungswertbestimmung zu sehen als vielmehr darin, daß auch das Zubehör zur "Haftungs-masse" des Schiffseigners nach dem BSchG gehört und damit zur vollen Wertbestimmung mit herangezogen werden muß,

211) Ritter-Abraham, § 1 Anm. 36

212) Ritter-Abraham, a.a.O.; a.M. Sieveking, § 827 Anm. 3, S. 118

213) Wenn ADS Vertragsgrundlage, oder als Zusatzbedingung im Maklergeschäft

214) § 41 AVB-Flußkasko

215) z.B. Maschinenversicherung

will der Versicherungsnehmer im Schadensfall keine Enttäuschung erleben, verlangt er doch vom Versicherer, daß dieser den Fremd- und Eigenschaden voll reguliert.

5.2.1.3. Sonstiges

Nach der Versicherungswertklausel²¹⁶⁾ umfaßt die Versicherung nicht die Heuer, die Kosten für die Ausrüstung und Versicherung. Sie dürfen also bei der Bewertung des Gutes "Schiff" nicht mit herangezogen werden.

5.2.1.3.1. Heuer

Für die Heuer haftet der Schiffseigner nach § 5 BSchG persönlich. Da die Heuer auch nicht zur großen Haverei beiträgt (§ 723 HGB), somit also auch nicht zur Haftungs-
masse Schiff gehört, muß sie bei der Güterbewertung außer Ansatz bleiben. Die Heuerforderung kann nicht Gegenstand einer Versicherung sein (§ 780 HGB).²¹⁷⁾

5.2.1.3.2. Ausrüstungskosten²¹⁸⁾

§ 22 der AVB-Flußkasko hat klargestellt, was unter Ausrüstungskosten zu verstehen ist, z.B. Brenn- und Betriebsstoffe sowie Proviant. Diese Gegenstände, die allein zum Verbrauch bestimmt sind, sind weder Bestandteile noch Zubehörstücke des Schiffes. Die Gegenstände werden angeschafft, um damit Fracht zu gewinnen.²¹⁹⁾

216) Ähnlich nach den ADS, § 70

217) Ritter-Abraham, § 1 Anm. 17, sind der Auffassung, daß dieses Verbot an praktischer Bedeutung verloren habe. Die Heuerforderung sei früher in der Seeversicherung von der Rettung des Schiffes abhängig gewesen. Jetzt hafte dafür der Reeder unbeschränkt, es sei also ein Interesse vorhanden

218) Ritter-Abraham, § 70 Anm. 3 u. 4, sprechen richtiger von "Ausrüstungsgegenständen"

219) Sieveking, § 796, S. 43

Das Interesse hieran ist also ein Frachtinteresse und in der Frachtversicherung zum Teil mitversichert.²²⁰⁾ Die Heuer-, Versicherungs- und Ausrüstungskosten werden bei der Festlegung der Höhe der Bruttofracht berücksichtigt. Bestände daneben noch Versicherungsschutz in der Schiffsversicherung, so würde eine Doppelversicherung vorliegen.²²¹⁾ Die Ausrüstungskosten können in der Seeverversicherung jedoch auch neben Schiff und Fracht versichert werden (§§ 796 Abs. 2 und 800 HGB).^{221a)} Sowohl in der See- als auch in der Binnenschiffsversicherung können diese Kosten jedoch nicht zusammen mit dem Schiff versichert werden,²²²⁾ bleiben also bei der Bewertung außer Ansatz.

5.2.1.3.3. Versicherungskosten

Der Versicherte erwartet, daß diese Kosten aus dem Betrieb des Schiffes erwirtschaftet werden.²²³⁾ Der Schiffs-eigner erwartet Ersatz in der Fracht.²²⁴⁾ Die Kosten sind deshalb nur dort versicherbar, nicht bei der Schiffsversicherung. Ihre Einrechnung in den Versicherungswert des Schiffes würde Doppelversicherung sein.²²⁵⁾ Lewis²²⁶⁾ ist der Auffassung, daß die Versicherungskosten für den Reeder zu den Unkosten des Betriebes der Seeschifffahrt gehören und deshalb entweder zu den für das Schiff aufzuwendenden Erhaltungskosten, vergleichbar den Reparatur-

220) Ritter-Abraham, § 70 Anm. 4

221) Ritter-Abraham, a.a.O.; Ehrenberg, VW, ZVersWiss 1906, S. 400; z.T. a.A. Argyriadis, Frachtversicherung, S. 123 Anm. 13

221a) Jost, S. 36, gibt Beispiele für Maklerklauseln in der Seeverversicherung

222) Anders nach frz.R. Ritter-Abraham, § 70 Anm. 2

223) Ritter-Abraham, § 1 Anm. 17

224) Ritter-Abraham, § 70 Anm. 6

225) Ehrenberg, VW, ZVersWiss 1906, 400

226) Lewis, S. 62

kosten, oder zu den Unkosten der einzelnen Frachtpreise hinzuzuzählen seien. Unter dem ersteren Gesichtspunkt rechtfertigt sich ihre Mitversicherung bei der Kaskoversicherung, unter dem zweiten bei der Frachtversicherung.

Die Versicherungskosten müssen bei der Kaskoversicherung des Schiffes als reine Betriebskosten außer Ansatz bleiben. Sie haben auch für die Adhäsionshaftpflichtversicherung als Haftungssumme keine Bedeutung. Schließlich wäre der Versicherungsnehmer im Falle des Totalverlustes um die Versicherungskosten bereichert, da er für die Gegenleistung des Versicherers keine eigene Leistung erbracht hat.

Da die Frachtversicherung in der Binnenschifffahrt keine Bedeutung hat, trägt der Versicherungsnehmer die Kosten für die Kaskoversicherung alleine.

5.2.2. Sicherungs- und Nutzungsinteressen

5.2.2.1. Eigentümer

Das Interesse setzt eine Person, einen Interessenträger voraus, der im Versicherungsvertrag bezeichnet wird. Meist wird es der Eigentümer sein,²²⁷⁾ als Partikulierer oder als Reeder.²²⁸⁾ Es besteht ein Sachinteresse, das identisch ist mit dem Eigentümerinteresse.²²⁹⁾ Das Eigentümerinteresse ist das bei weitem wichtigste Interesse.²³⁰⁾ Es ist das Interesse, das der Eigentümer an der Erhaltung des Schiffes hat.²³¹⁾ Eigentümer eines Binnenschiffes (Schiffseigentümer) ist derjenige, dem das Eigentum an der beweglichen Sache Binnenschiff zusteht, dies kann

227) Abzustellen ist hier auf das wirtschaftliche Eigentum, nicht auf das rechtliche

228) Jede natürliche oder juristische Person

229) Bruck-Möller, § 52 Anm. 16

230) Hagen, Kernfragen, S. 16

231) v. Lehsten, S. 10

auch in Form des Miteigentums (Schiffspart) bestehen.

Das BSchG kennt und verwendet nur den Begriff des Schiffseigners.²³²⁾ Schiffseigner ist man nicht schon deshalb, weil man Eigentümer eines Binnenschiffes ist, sondern erst dann, wenn man es zur Binnenschifffahrt verwendet.²³³⁾ Er ist dann ein Schifffahrtsunternehmer und vergleichbar dem Reeder im Seerecht.²³⁴⁾

Den Begriff Reederei gebraucht das BSchG nicht. Größere Schifffahrtsbetriebe führen jedoch diese Bezeichnung gewohnheitsrechtlich.²³⁵⁾ Für das Versicherungsverhältnis ist diese Unterscheidung nicht von Bedeutung, da in jedem Fall ein Sach- (Eigentümer-)interesse besteht.

5.2.2.2. Ausrüster

Es kann aber auch ein "Ausrüstungsverhältnis"²³⁶⁾ vorliegen. Dies bedeutet, daß das Schiff vermietet und vom Mieter mit einer Besatzung versehen und dann von ihm im eigenen Betrieb verwendet wird.

Wenn der Vermieter als Eigentümer die Versicherung abschließt und die Kosten hierfür selbst trägt, weil sie in der Schiffsmiete mit enthalten sind, oder aber, wenn der Mieter die Prämie trägt, so besteht weiterhin ein

232) Im täglichen Sprachgebrauch wird hierfür oft der Ausdruck Schiffer verwandt. Dies ist nicht richtig. Schiffer ist nach § 7 Abs. 1 BSchG der Führer des Schiffes, derjenige also, der die Leitung des Schiffes hat. Ist er vom Schiffseigner angestellt, so bezeichnet man ihn als Steuermann (Setzschiffer). Partikulierer sind oft beides in einer Person. Sie sind Schiffseigner-Schiffer. Vortisch-Zschucke, § 7 Anm. 1

233) Mittelstein, S. 34; Vortisch-Zschucke, § 1 Anm. 1

234) Mittelstein, S. 35; rund die Hälfte aller Frachtschiffe waren am 1.1.1964 Partikulierfahrzeuge hatten jedoch an der Gesamttragfähigkeit nur einen Anteil von 40 %. J.H. Müller, S. 76

235) Vortisch-Zschucke, § 1 Anm. 8 a u. b

236) Mittelstein, S. 36, verwendet diesen Ausdruck des Seerechts auch für den Binnenschifffahrtsbereich

Eigentümerinteresse. Wird der Versicherungsvertrag vom Mieter im eigenen Namen für das Interesse des Vermieters abgeschlossen, so liegt eine Versicherung für fremde Rechnung vor.

Nimmt der Mieter eine Versicherung für eigene Rechnung, so muß der Versicherungsnehmer "Eigentümerinteressent"²³⁷⁾ sein, er muß also an der Haltung des Schiffes ein dem Eigentümer (Vermieter) vergleichbares Interesse haben. Bruck-Möller²³⁸⁾ sind der Auffassung, daß dieses Interesse nicht besteht, wenn der Versicherungsnehmer nur Mieter ist. Dem kann für die Binnenschiffsversicherung nicht gefolgt werden. Der Ausrüster wird nach § 2 BSchG als Schiffseigner angesehen mit der Folge, daß er gemäß § 3 BSchG für die Schiffsbesatzung sowie nach § 4 BSchG mit Schiff und Fracht haftet, also mit dem fremden Schiff und seiner Frachtforderung. Soweit schließlich eine persönliche Haftung des Schiffseigners in Betracht kommt, haftet der Ausrüster mit seinem Vermögen. Das Interesse des Vermieters tritt bei einer derartigen Haftung des Ausrüsters in den Hintergrund. Der Ausrüster wird also mit allen haftungsrechtlichen Folgen als Schiffseigner angesehen. Der Ausrüster hat das Schiff nach Beendigung des Ausrüstungsverhältnisses zurückzugeben. Er versichert also gegenüber dem Schiffseigentümer nicht weniger als dieser versichern würde. Aber auch wirtschaftlich wird der Ausrüster sich bei dem Betrieb des Schiffes wie ein Eigentümer verhalten, weil von ihm verschuldete Reparaturen ihn Zeit und damit Fracht kosten. Die Binnenkaskoversicherung macht bei der Bestimmung des Versicherungswertes in keiner Weise Unterschiede zwischen dem Eigentümer und dem Ausrüster, da sich dies schon wegen der

237) Bruck-Möller, § 52 Anm. 55

238) Bruck-Möller, a.a.O.

Adhäsionshaftpflicht verbietet.

Dem Ausrüstungsverhältnis und damit verbunden der Stellung des Mieters als Ausrüster und Versicherungsnehmer kommt allerdings keine große praktische Bedeutung zu. Der Vermieter wird überwiegend Versicherungsnehmer sein, vor allen Dingen, wenn es sich um ein Ausrüstungsverhältnis kürzerer Dauer handelt. Der Wechsel in der Person des Versicherungsnehmers kann jedoch bei der Sanierung, d.h. der Prämienerrhöhung bei schlechtem Schadensverlauf, eine Rolle spielen, da sie allein auf die Person des Versicherungsnehmers und die von ihm verursachten Schäden zugeschnitten ist, bei einem Wechsel seiner Person also fortfallen kann.

5.2.2.3. Forderungsgläubiger

Bisweilen ist ein Kreditinstitut Versicherungsnehmer, welches das Schiff beliehen hat. Dies ist z.B. dann der Fall, wenn das Schiff zur Zwangsversteigerung ansteht. Das Schiff wird in diesen Fällen nicht mehr zur Schifffahrt betrieben, und das Kreditinstitut nimmt für diese Zeit eine Stilliegeversicherung.

Das Kreditinstitut hat zwar ein Forderungsinteresse,²³⁹⁾ das dem Nennwert seiner Forderung entspricht,²⁴⁰⁾ welches jedoch hier nicht Gegenstand der Versicherung ist.²⁴¹⁾

Die Versicherung erfolgt für fremde Rechnung,²⁴²⁾ und zwar in der Form, daß der Versicherungsnehmer (die Bank) die Prämie trägt, der Dritte, der "noch Schiffseigner",

239) Berndt-Luttmer, S. 33, sprechen von begrenztem Interesse

240) Bruck-Möller, § 52 Anm. 19

241) Anders zum Teil in der Feuerversicherung Berndt-Luttmer, S. 233

242) Eine so schon im Gesetz vorgesehene Versicherungsform, § 32 Abs. 1 Schiffsrechtsgesetz; auch in den ADS, § 52 f. verankert

der Träger des Interesses²⁴³⁾ ist. Diese Versicherungsform wird den Gegebenheiten in den meisten Fällen gerecht, da auch der Dritte (der Versicherte) ein Interesse daran hat, daß die Haftungsmasse Schiff nicht ersatzlos beschädigt und zerstört wird. Einer ausdrücklichen Einigung zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer, daß fremdes Interesse versichert ist, bedarf es nicht, wenn dies aus den Umständen, insbesondere aus Hinweisen, die sich aus der Person des Versicherungsnehmers ergeben, ersichtlich ist.²⁴⁴⁾ Ist das Kreditinstitut Versicherungsnehmer, liegt darin ein klarer Hinweis, daß die Bank nicht Schifffahrtsunternehmer ist oder sein will. Diese Versicherungsform wird auch im Schadensfall den Interessen der Forderungs- oder Hypothekengläubiger gerecht. Die Abrechnung von Schäden durch den Versicherer erfolgt entweder erst nach vollzogener Reparatur, also nach Wiederherstellung²⁴⁵⁾ des ursprünglichen Zustandes des Haftungsgegenstandes,²⁴⁶⁾ oder aber die versichernde Bank verlangt Auszahlung gemäß § 76 VVG an sich, um eine Ausführung der Reparatur zu überwachen oder zu gewährleisten. Ganz überwiegend wird sie die nach § 76 Abs. 3 VVG notwendige Zustimmung des Versicherten zur Versicherung nachweisen können, da sie in dem Kreditvertrag schon für zukünftige Fälle erteilt worden ist. Ob der Versicherte der Versicherung des Schiffes zuzustimmen hat, richtet sich nach dem Rechtsverhältnis zwischen ihm und dem Versicherungsnehmer. Es wird eine Nebenverpflichtung des Darlehensnehmers zu bejahen sein, da er sich aller Handlungen, die das Haftungsgut Schiff gefährden können, enthalten muß. § 76 Abs. 3 VVG kann

243) Bruck, VVG, Vorb. §§ 74-80 Anm. 7

244) Bruck, VVG, § 74 Anm. 3

245) Dies könnte aus § 11 i.V.m. § 41 Abs. 1 AVB-Flußkasko hergeleitet werden

246) Dies sieht § 33 des Schiffsrechtsgesetzes ausdrücklich vor

in der Praxis vertraglich dadurch unterlaufen werden, daß der Versicherer nicht verpflichtet ist, den Nachweis der Zustimmung zu verlangen.²⁴⁷⁾

Abraham²⁴⁸⁾ will eine Versicherung der Schiffsbeleihungsbanken auf eigene Kosten und Risiko sogar neben der Versicherung des Eigentumsinteresses durch den Schiffseigner zulassen. Begründet wird dies mit § 1 ADS, wonach jedes in Geld schätzbare Interesse versichert werden kann. Beide Interessen sollen sich neutral zueinander verhalten, eine Doppelversicherung also nicht vorliegen. Der Hypothekengläubiger soll jedoch nicht aus seiner eigenen Versicherung und aus der Versicherungsforderung des Eigentümers Forderungen herleiten können, da dies Doppelbefriedigung wäre.

Diese Konstruktion ist abzulehnen. Beide Interessen müßten zum vollen Schiffswert versichert werden, was eine unzulässige Doppelversicherung wäre. Die Interessen des Schiffshypothekengläubigers sind durch das Schiffsrechtsgesetz ausreichend geschützt, so daß es der Fiktion eines eigenen Interesses nicht bedarf. Die dogmatisch klare Lösung der Versicherung für fremde Rechnung ermöglicht ein Festhalten an dem Begriff des Eigentümerinteresses als dem Ausgangspunkt der Wertberechnung. Schließlich setzt sich Abraham zu der von ihm kurz vorher geäußerten richtigen Auffassung²⁴⁹⁾ in Widerspruch, daß das versicherte Interesse ein Eigentümerinteresse sein muß, wobei es gleichgültig ist, wer der Versicherungsnehmer ist.

5.2.2.4. Treuhänder

Soll das Schiff während des Zwangsversteigerungsver-

247) Prölss-Martin, VVG, § 76 Anm. 3

248) Abraham, S. 169

249) Abraham, a.a.O., S. 161

fahrens weiterhin zur Schifffahrt betrieben werden, kann von den Gläubigern ein Treuhänder für das Schiff eingesetzt werden. In diesen Fällen wird das Schiff nicht nur zur Schifffahrt verwendet, sondern von dem Treuhänder selbst geführt, oder aber von ihm die Führung einem Dritten anvertraut. Der Treuhänder wird damit als Schiffseigner im Sinne des BSchG behandelt. Der Treuhänder ist zwar kraft Amtes bestellt, doch sein Interesse zum Schiff ist vergleichbar mit dem des Ausrüsters, also ein eigentümerähnliches Interesse.

Durch das In-Beziehung-setzen von Person und Gut läßt sich für die Binnenkaskoversicherung somit feststellen, daß das Sach- bzw. Eigentümerinteresse in Form der Versicherung für eigene oder fremde Rechnung den Versicherungsbedürfnissen der Praxis gerecht wird.

6. Ausgangspunkte der Bewertung

Das Versicherungsrecht muß sich an objektive Werte halten, da die subjektiven nicht nachgeprüft werden können.²⁵⁰⁾ Der objektive Wert ist jedoch ein dehnbarer Begriff, der sehr verschieden ausgefüllt werden kann. Bei der Ermittlung des Versicherungswertes einer Sache muß von § 52 VVG ausgegangen werden.

§ 52 VVG steht in den Vorschriften über die gesamte Schadensversicherung, gilt, mit Ausnahme für die Seeversicherung, für die gesamte Sachversicherung, und gibt damit den Rahmen ab, in dem sich die besonderen Vorschriften des VVG oder die AVB einordnen lassen.

§ 141 VVG gibt für die Bewertung des Schiffes nur einen zeitlichen Hinweis. Dagegen stellt die Versicherungswertklausel auf den Zeitwert ab. Unter Zeitwert wird

250) Möller, Interesse, SchwVZ 1948/49, S. 235

der Anschaffungs- oder Herstellungswert verstanden, von dem Abzüge neu für alt zu machen sind. Gleichwohl bestehen zwischen § 52 und der Versicherungswertklausel Gemeinsamkeiten, da auch der "gemeine Wert" des § 52 VVG ein Anschaffungswert ist.²⁵¹⁾

6.1. Gemeiner Wert

Was unter "Wert" zu verstehen ist, sagt § 52 nicht. Es wird hierunter jedoch allgemein²⁵²⁾ der gemeine Wert verstanden.²⁵³⁾

§ 10 Abs. 2 S. 1 BewG gibt eine gesetzliche Definition²⁵⁴⁾ des gemeinen Wertes, der danach durch den Preis bestimmt wird, "der im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach der Beschaffenheit des Wirtschaftsgutes bei einer Veräußerung zu erzielen wäre." Diese Definition hat sich jedoch im Versicherungsrecht als nicht brauchbar erwiesen.²⁵⁵⁾ Die Interessenlagen im Bewertungsgesetz und im Versicherungsvertragsgesetz sind verschieden.²⁵⁶⁾ Für den Versicherungsnehmer kommt es darauf an, wieviel er für die Wiederbeschaffung einer entsprechenden Sache aufwenden müßte.²⁵⁷⁾ Diesem Interesse würde man nicht gerecht, wenn der Versicherungsnehmer nur den Verkaufswert der Sache erhalten würde.²⁵⁸⁾ Der gemeine Wert (auch Verkehrswert) kann somit als der objektiv zu ermittelnde

251) Bruck-Möller, § 52 Anm. 10

252) Begründung S. 124; Bruck-Möller, § 52 Anm. 9; Prölss-Martin, § 52 Anm. 3

253) RGZ 97, 44 (46) wo im Gesetz nur von Wert ohne besondere nähere Beziehung gesprochen wird, ist regelmäßig darunter der gemeine Wert zu verstehen

254) Definition bereits im ALR Teil I Tit. 2 § 112

255) Asmus, VW, S. 390; Bruck-Möller, § 52 Anm. 10

256) Asmus, VW, S. 391

257) Begründung zu § 86 VVG, S. 157

258) Bruck-Möller, § 52 Anm. 10; Fleischfresser, ZVersWiss 1920, S. 236; ähnlich auch Begr. zu § 186, S. 157

Anschaffungswert bezeichnet werden, da der Versicherungsnehmer in die wirtschaftliche Lage vor den Versicherungsfall versetzt werden soll.

Doch auch diese Definition des gemeinen Wertes bedarf einer weiteren Konkretisierung durch Auslegung oder Bewertungsrichtlinien, da sie allein nicht geeignet ist, dem Versicherungsnehmer im Schadensfall eine angemessene Entschädigung zu verschaffen. Der in § 52 VVG bestimmte Ausgangspunkt zur Wertbestimmung ist schon vom Gesetz für die einzelnen Versicherungszweige ergänzt worden.²⁵⁹⁾

6.2. Versicherungswertklausel

Diese Klausel stellt auf den Zeitwert ab, gibt jedoch für dessen Berechnung als Ausgangspunkte den Anschaffungs- oder Herstellungswert des Schiffes an.

6.2.1. Anschaffungswert

Als Anschaffungswert wird verstanden sowohl der Preis des Erwerbs der Sache als auch der Wieder- und Neubeschaffungswert als auch der Einkaufs- bzw. Herstellungswert.

Hat der Versicherungsnehmer das Schiff angeschafft, so könnte für die Bestimmung des Versicherungswertes von dem dafür aufgewendeten Preis ausgegangen werden. Diese Grundlage ist jedoch schon dann bedenklich, wenn die Anschaffung in der Vergangenheit lag. Denn meist ist das Preisniveau im Zeitpunkt der Anschaffung ein anderes

259) z.B. Feuerversicherung, §§ 85-86 VVG

als das bei Versicherungsbeginn. Es ist deshalb bei dem Anschaffungswert darauf abzustellen, welcher Betrag aufgewendet werden müßte, um zur Versicherungszeit eine (Wieder-)beschaffung²⁶⁰⁾ des Schiffes vorzunehmen. Dabei kommt die Anschaffung eines neuen oder gebrauchten Schiffes in Betracht.

Die Versicherungswertklausel hat jedoch mit Bedacht auf die Anschaffung eines neuen (vergleichbaren) Schiffes abgestellt. Der Preis für ein gleichartiges gebrauchtes Schiff ist zu stark von Angebot und Nachfrage, vom Frachtenmarkt, von der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und von subjektiven Momenten beeinflusst. In der Zugrundelegung der "Jetztpreise" liegt auch keine für den Versicherungsnehmer unzumutbare Belastung. Im Schadensfall werden die Reparaturen ja auch zu dem dann geltenden Preisniveau, also auch zu Jetztpreisen, durchgeführt.

6.2.2. Herstellungswert

Der Herstellungswert entspricht der Gesamtheit aller Kosten, die für den Bau des Schiffes erforderlich sind. Der Wert des Schiffes ist dann der Herstellungs- oder Kaufpreis.²⁶¹⁾ Es muß auch hier für die Bewertung auf die Herstellungskosten eines neuen gleichartigen Schiffes abgestellt werden.²⁶²⁾ Auch Voigt²⁶³⁾ stellt bei neuen Schiffen auf die Herstellungskosten ab. Bei älteren Schiffen will er dagegen von den ursprünglichen Herstellungskosten ausgehen. Dem kann nicht zugestimmt werden, da der unterschiedliche Wert zwischen alten

260) Asmus, Versicherungswert, S. 426; Bruck-Möller, § 52 Anm. 31

261) Bruck, PVR, S. 517

262) Voigt, S. 122

263) Voigt, a.a.O.

und neuen Schiffen schon in den Abzügen bei der Zeitwertbestimmung des Versicherungswertes berücksichtigt wird. Würde man so wie von Voigt vorgeschlagen verfahren, würden ältere Schiffe doppelt in der Prämienberechnung begünstigt, einmal durch den ursprünglichen niedrigeren Herstellungswert und ferner durch die davon noch vorzunehmenden Altersabzüge. Reparaturen werden aber zu einem anderen als dem ursprünglichen Herstellungsdatum ausgeführt. Es sind deshalb als Ausgangsberechnung die neuesten Herstellungswerte zugrunde zu legen. Die Neubaupreise sind nicht bei allen Werften und in allen Ländern die gleichen: Betriebsgröße und Beschäftigungsgrad, Währungsverhältnisse und andere Umstände sind dafür bestimmend. Es muß deshalb ein vergleichbarer Herstellungswert, ein Durchschnittswert, zugrundegelegt werden. Es kann bei Neubauten auch nicht von dem Kontraktpreis, sondern nur von dem tatsächlichen Herstellungswert, dem Endpreis, für die Versicherungswertberechnung ausgegangen werden. Schließlich ist zu berücksichtigen, ob der Neubau bei Versicherungsbeginn schon vollständig ausgerüstet ist, oder ob dies erst später erfolgt. Technisch ist es natürlich auch möglich, von dem ursprünglichen Herstellungswert des Schiffes auszugehen und ihm einen dem jeweiligen Wert entsprechenden Teuerungszuschlag hinzuzurechnen.²⁶⁴⁾ Das setzt aber entsprechendes umfangreiches statistisches Material voraus. Der allgemeine Preisindex ist hierfür kein brauchbarer Maßstab, da er nur einen Durchschnittswert angibt, die jeweiligen spezifischen Besonderheiten aber nicht berücksichtigt.²⁶⁵⁾

264) z.B. in der gleitenden Neuwertversicherung von Wohngebäuden

265) Griem, S. 116

Werden von dem ursprünglichen Herstellungswert zusätzlich Teuerungszuschlag Abzüge für das Alter des Schiffes gemacht, so führt das im Ergebnis zu anderen Werten, als wenn von dem heutigen Herstellungswert ausgegangen wird.

Werden allein die tatsächlich zu zahlenden Wiederherstellungskosten als maßgebend für die Wertermittlung vereinbart, so liegt eine Neuwertversicherung vor.

Sind von dem heutigen Herstellungswert des Schiffes Abzüge zu machen wegen erfolgter Abnutzung, so ist eine Zeitwertversicherung vereinbart.

Anschaffungs- und Herstellungswert können somit gleichgesetzt werden als Ausgangspunkt für die Wertberechnung. Diese Werte haben im Versicherungsverkehr auch "festen Fuß" gefaßt.²⁶⁶⁾

6.3. Andere Bewertungsmöglichkeiten

Der Inhalt des Begriffes Versicherungswert ist wirtschaftlicher Natur.²⁶⁷⁾ Als weitere Bewertungsmöglichkeiten neben dem in der Praxis verwendeten Anschaffungs- und Herstellungswert kommen noch der Nutzungs- oder Gebrauchswert sowie der Verkaufswert in Betracht.²⁶⁸⁾ Sie alle haben einen wirtschaftlichen Beziehungspunkt. Es ist ihre Eignung für die Bewertung von Binnenschiffen zu untersuchen.

6.3.1. Nutzungswert

Die Höhe des wirtschaftlichen Wertes eines Schiffes wird bestimmt durch die Art und Möglichkeiten der zu

266) Ritter-Abraham, § 70 Anm. 2

267) Farny, S. 201; Clauß, S. 5

268) Ritter-Abraham, § 70 Anm. 2

verdienenden Fracht. Bei Sachen, die nicht für eine Ertragserzielung bestimmt sind, spricht man auch von einem Gebrauchswert. Der Nutzungswert ist in hohem Maße Schwankungen unterworfen. Der Wert eines Schiffes wird in Zeiten wirtschaftlicher Prosperität und einem damit verbundenen guten Frachtenaufkommen hoch, in Zeiten der Rezession niedrig sein, ohne daß sich das Preisniveau gleichermaßen anpaßt. Jedoch auch in Zeiten wirtschaftlichen Wachstums können die Frachtraten und damit die Schiffswerte sinken, wenn Überkapazitäten vorhanden sind. Schließlich wird es bei dem Frachtverdienst wesentlich auf den Schiffseigner ankommen, ob er Partikulierer, Genosse einer Befrachtungsgenossenschaft oder Reeder mit eigenem Frachtaufkommen ist.²⁶⁹⁾ Diese Unsicherheit der Bestimmung des Nutzungs- oder Gebrauchswertes läßt ihn als Versicherungswert des Schiffes nicht geeignet erscheinen.

6.3.2. Verkaufswert

Den Verkaufswert bei der Wertbestimmung des Schiffes zugrunde zu legen oder ihn doch angemessen zu berücksichtigen, ist immer wieder Gegenstand von Diskussionen zwischen Versicherungsnehmern und Versicherern gewesen. Eine Vereinbarung, den Verkaufswert zum Gegenstand der Wertbestimmung zu machen, ist zulässig,²⁷⁰⁾ doch ist sie von den Versicherern bisher abgelehnt worden.

Die Ermittlung dieses Wertes bleibt eine im Einzelfall schwer zu klärende Tatsache, da ein zur Versicherungs-

269) Ähnlich auch BGH MDR 1960, 376 (377) für die kaufmännische Bewertung eines Schiffes, wenn er feststellt, daß "der Wert des Schiffes einer objektiven, sicheren und allgemein anerkannten Schätzung schwer zugänglich ist, da er sehr wesentlich von der Konjunkturlage und dem Funktionieren des Schiffsbetriebes abhängt"

270) Bruck, VVG, § 141 Anm. 2

wertbestimmung zu ermittelnder Verkaufswert deshalb stets hypothetischer, nicht tatsächlicher Natur ist, weil keine echten Verkaufsangebote vorhanden sind.²⁷¹⁾ Auch fehlt es an der Verkaufsbereitschaft. Der Schiffseigner betreibt sein Schiff nicht, um es zu verkaufen, sondern um es zu gebrauchen.²⁷²⁾ Der Versicherungsnehmer gibt ja schon dadurch, daß er die Sache versichern will, zu erkennen, daß er sie nutzen und behalten will.²⁷³⁾ Die Einholung von Kaufangeboten würde in der täglichen Versicherungspraxis auf große Schwierigkeiten stoßen und kaum richtig zu handhaben sein. Auch eine Orientierung an den Verkaufsangeboten von Schiffsmaklern ist nicht brauchbar. Auch sie sind abhängig von den ihnen angebotenen Schiffen²⁷⁴⁾ und enthalten Nebenkosten.²⁷⁵⁾ Ein fester Markt für Schiffsverkäufe, vergleichbar dem von Immobilien, ist nicht vorhanden. Er verbietet sich schon von der Zahl der Schiffe her.²⁷⁶⁾ Bei der geringen Zahl der Verkäufe kann sich auch kein brauchbarer Durchschnittswert bilden, wie dies bei Massengütern der Fall ist. Die Preise, die in der vorangegangenen Zeit bei Verkäufen von Schiffen ähnlicher Bauart und Größe verlangt worden sind, können deshalb auch unter Berücksichtigung des derzeitigen Zustandes des Schiffes nicht als Faktor zur Schätzung mitherangezogen werden.²⁷⁷⁾

271) Asmus, Versicherungswert, S. 429; Griem, S. 107

272) Ritter-Abraham, § 70 Anm. 2

273) Griem, S. 106

274) Zu welchen Untragbarkeiten würde es führen, wenn beispielsweise der Verkaufswert eines im Wege des Notverkaufs veräußerten Schiffes für den Versicherungswert maßgebend wäre

275) Der Maklerlohn beträgt hierbei etwa 3-5%; Schifferbörse Duisburg, Handelsbräuche, S. 221

276) Stat. Jahrb. 1971, S. 327, Stand 31.12.70, 6.117, Motorgüterschiffe einschl. Tanker. Abnahme gegenüber dem Vorjahr 648 Schiffe. Z.T. aber abgewrackt

277) a.M. Voigt, S. 122

Überkapazitäten in der Binnenschifffahrt führen auch dazu, daß der Markt für ältere Schiffe unverhältnismäßig niedrig ist. Der Schiffsmarkt seinerseits orientiert sich wenig oder kaum daran, wie hoch der Versicherungswert in der Kaskoversicherung ist. Auch eine Taxe, die für die Bestimmung des Versicherungswertes gefertigt worden ist, ändert hieran wenig.²⁷⁸⁾ Beide Werte sind von ihrem Zweck her zu unterschiedlich. Der Versicherungswert wird als ein aus der Vielzahl von Schiffswerten gebildeter Durchschnittswert auch nicht den speziellen Besonderheiten gerade des zum Verkauf stehenden Schiffes gerecht.

Die Versicherungsnehmer nehmen an dem Unterschied zwischen ordnungsgemäß festgestelltem Versicherungswert und dem möglichen, bei einem Verkauf zu erzielenden Wert oft Anstoß. Dieser Unterschied ist in der Tat vorhanden, denn nur bei relativ neuen Schiffen wird es zu einer Deckung der Werte kommen. Die Versicherer haben sich den Wünschen der Versicherungsnehmer gegenüber, den Verkaufswert zugrunde zu legen, nicht immer standhaft gezeigt. Um 1930, in einer Zeit wirtschaftlichen Tiefstandes, ist es ihnen gelungen, mit diesem "Argument" des Verkaufswertes die Versicherungssumme und -taxe herabzudrücken.²⁷⁹⁾ Das Hans OLG²⁸⁰⁾ ging bei der Schätzung des Versicherungswertes auch von dem mutmaßlichen Verkaufswert aus, hat darüberhinaus aber auch den Wert als Erwerbsquelle des Schiffers berücksichtigt. Diese Entscheidung ist als "willkürlich" abgelehnt worden.²⁸¹⁾ Diese Art der Bewertung stelle eine Kombination von Verkaufswert einerseits und

278) a.M. Bruck-Möller, § 52 Anm. 49

279) Corolian NeumZ 1933, 723

280) JRPV 1935, S. 271; auch abgedr. bei Sasse 1923 bis 57 Nr. 438

281) Ritter-Abraham, § 70 Anm. 2

Gebrauchs- bzw. Nutzungswert andererseits dar. Ähnlich auch ein Hamburger Schiedsspruch, wo es als unbillig angesehen wurde, die Lage eines Reeders, der sein Schiff gewinnbringend beschäftigen konnte, derjenigen eines Reeders gleichzustellen, der genötigt ist, sein Schiff in Zeiten wirtschaftlicher Depressionen zu verkaufen.²⁸²⁾

Ist auch der Verkaufswert kein taugliches Kriterium für die Wertbestimmung,²⁸³⁾ so ist bei einer Kombination von Verkaufs- und Nutzungswert die Wertbestimmung jeder objektiven Beurteilung entzogen. Zufälligkeiten werden wertbestimmend.

Der Verkaufswert ist jedoch auch unter dem Gesichtspunkt der Kollisionshaftung keine brauchbare Wertgrundlage. Neue und alte Fahrzeuge verursachen gleichermaßen Kollisionsschäden (mit der Folge von Teilschäden am gegnerischen Schiff), ohne daß behauptet werden könnte, die einen täten dies mehr als die anderen.^{283a)} Ein älteres Schiff mit niedrigerem Verkaufswert wäre also durch eine relativ geringere Prämie gegenüber einem neuen Schiff bevorzugt. Aber auch bei Teilschäden am Schiff selbst ist ein entscheidender Unterschied, ob es sich um ein altes oder neues Schiff handelt, nicht vorhanden.²⁸⁴⁾ Beide unterliegen im Schadensfall demselben Reparatur- und Preisniveau.

282) Anonym in NeumZ 1936, 421 dt. Bespr. einer in Revue de Droit, Bd. 32 (1935), S. 64, abgedr. Entscheidung

283) Bruck, PVR, S. 517, hält auch den Verkaufswert bei Beginn der Versicherung nur bei besonderer Vereinbarung für maßgebend. Eine solche Vereinbarung treffen die Versicherer jedoch nicht

283a) Diese Unterschiede sind nach dem neuen Haftungsabkommen (vgl. S. 169 f.) weitgehend gemildert, da eine sich nur an der Tonnage ausrichtende Haftungssumme zur Verfügung steht.

284) Bis vor wenigen Jahren war noch das Gegenteil bei alten Schiffen vertretbar, da sie z.T. noch vernietet wurden und hierfür ein Zuschlag erhoben wurde. Heute wird nur noch geschweißt. Wirtz, in Richtl. f. Taxierung von Schäden

6.4. Bewertung nach dem Zeitwert

6.4.1. Allgemein

Möller²⁸⁵⁾ ist der Auffassung, daß es sich beim Zeitwert um eine "Angabe der Bewertungszeit, nicht dagegen um eine Angabe über die Art der Bewertung (Begrenzung des Wertrahmens) handelt". Dem kann für die Binnenschiffsversicherung nicht gefolgt werden.

Der Bewertungszeitpunkt wird gesondert in § 141 VVG, der in den Bedingungen entsprechend wieder auftaucht, bestimmt. Dadurch aber, daß festgelegt ist, daß Abzüge neu für alt zu machen sind, was nicht Gegenstand der Bewertung ist, und daß der Versicherungswert auch durch eine Taxe bestimmt werden kann, ist der Zeitwert, so wie er in den Bedingungen in einen Zusammenhang gestellt wird, zu einer Aufgabe über die Art der vorzunehmenden Bewertung geworden. Er bildet einen Wertrahmen.

Nach dem die Sachversicherung beherrschenden Bereichsverbote darf der Versicherungsnehmer im Schadensfall höchstens den Zeitwert erhalten. Eine Einschränkung gilt jedoch in der Transportversicherung bei der Fiktion des gleichbleibenden Versicherungswertes, die einen weitgehenden Schutz gegen Wertminderung während der Versicherungszeit bietet,²⁸⁶⁾ und bei der Vereinbarung einer Taxe. Eine höhere Entschädigung als die des Zeitwertes ginge über das eigentliche Sachinteresse hinaus.²⁸⁷⁾ Lange ist die Neuwertversicherung für unzulässig²⁸⁸⁾ und die Versiche-

285) Möller, Beziehung, ZVersWiss 1934, S. 20

286) Matzen, S. 56

287) Matzen, S. 28

288) So noch VA für 1926, S. 149 (150). Vom VA wurde dies mit §§ 1, 55 VVG begründet, da eine über den "verursachten Vermögensschaden" oder über den "Betrag des Schadens" hinausgehende gesetzliche Entschädigung unzulässig sei. Eine Vereinbarung, die bezweckt, einen den Betrag des Schadens übersteigende Entschädigung zu zahlen, sei kein Versicherungsvertrag mehr, sondern Spiel oder Wette. Anders dann VA 1929, 141 (143 f.); BGHZ 9, 195 (203)

rung der Differenz von Neu- und Zeitwert sogar für nichtig gehalten worden. Die Neuwertversicherung ist jedoch heute in vielen Versicherungszweigen üblich.²⁸⁹⁾

6.4.2. Begriff

Der Ausdruck Zeitwert findet sich in vielen Versicherungsbedingungen.²⁹⁰⁾ Er bildet auch in der Binnenschiffsversicherung den Ausgangspunkt der Wertberechnung.^{290a)} Der Zeitwert ist als der Wert zu verstehen, der sich aus dem Herstellungs- oder Anschaffungswert einer neuen Sache abzüglich der für Alter und Abnutzung zu machenden Abzüge ergibt. Der Zeitwert ist damit ein "Zustandswert".²⁹¹⁾

Pläne, eine Schiffslebens-Versicherungsaktiengesellschaft, die als Transportversicherung nicht aufsichtspflichtig gewesen wäre, zu gründen, haben sich nicht erfüllt. "Die Gesellschaft sollte Ersatz für den Schaden leisten, der durch Entwertung des versicherten Schiffes unmittelbar infolge der Abnutzung im gewöhnlichen Gebrauch oder infolge seines Alters entsteht."²⁹²⁾

6.4.3. Abzug "neu für alt"

6.4.3.1. Allgemein

Die Berücksichtigung der durch Alter und Abnutzung eintretenden Wertminderung kann abstrakt oder konkret berechnet werden. Die abstrakte Berechnung legt nach dem Alter der Sache gestaffelte Prozente oder Bruchteile zugrunde, die von dem heutigen Anschaffungs- oder Herstellungswert der Sache abgezogen werden. Die konkrete

289) Griem, S. 132

290) Griem, S. 137 Anm. 387; Schiffe können grundsätzlich nicht zum Neuwert versichert werden. Matzen, S. 56

290a) Auch die Seekaskoversicherung ist nach den ADS eine Zeitwertversicherung. Nach Joost, S. 39, vereinbaren fast alle Makler stattdessen eine Neuwertversicherung

291) R. Schmidt, S. 347; der Zeitwert wird in der Schiffsversicherung auch als technischer Real- oder Substanzwert bezeichnet

292) VA 1922, S. 72

Berechnung geht von dem Alter des Schiffes und seinem jeweiligen Zustand aus. Auch nach dem so gewonnenen Ergebnis wird der "Restwert" des Schiffes in einem Prozentsatz oder Bruchteil ausgedrückt, der sich von dem heutigen Herstellungswert berechnet.

Die Binnenkaskoversicherer wenden die abstrakte Berechnungsmethode an und legen sie ihrer Tabelle zur Errechnung der Versicherungswerte, auf die noch eingegangen wird, zugrunde. Sie verkennen nicht, daß diese Berechnung dem Einzelfall nicht immer gerecht wird, sondern nur einen Durchschnittswert ergibt.

Die konkrete Wertberechnung ist bei der Taxierung von Schiffswerten von Bedeutung, doch wird sie nicht "rein", d.h. ausschließlich, sondern nur im Zusammenhang mit der abstrakten Berechnungsmethode angewandt. Zweifels- ohne erlaubt eine Verbindung beider Berechnungsmethoden einem erfahrenen Sachverständigen die Ermittlung eines dem Einzelfall gerecht werdenden Zwischenwertes.

Die Abzüge neu für alt führen für den Versicherungsnehmer dazu, daß er wegen der Differenz zu Geldaufwendungen genötigt wird, die ihm ohne das die Ersatzpflicht des Versicherers auslösende Ereignis erspart geblieben wären. Der Schiffseigner hat wegen dieser Differenz allerdings unter Umständen einen Schadensersatzanspruch, wenn das Schiff ohne sein Verschulden durch einen anderen beschädigt worden ist. Aufwendungen für den Versicherungsnehmer wegen der Differenz zwischen neu und alt brauchen auch nicht vermieden zu werden, da die Versicherung für ihn nicht zu einer Bereicherung führen soll.²⁹³⁾ Es handelt sich um ein "allgemeines Bewertungsprinzip",²⁹⁴⁾ das

293) Begr. zu § 86 VVG, S. 158

294) Asmus, Versicherungswert, S. 416

ausdrücklich nur in den §§ 86-88 VVG geregelt ist,²⁹⁵⁾ und auf der Erfahrungstatsache beruht, daß bei jeder neuen Sache nach Übergabe ein gewisser Wertverlust eintritt, der auch langlebige Wirtschaftsgüter betrifft.²⁹⁶⁾

6.4.3.2. Der Abzug "neu für alt" in den Besonderen Bedingungen

Die AVB-Flußkasko verweisen wegen der im Schadensfall von der Ersatzleistung zu machenden Abzüge auf die jeweiligen Besonderen Bedingungen.²⁹⁷⁾ Diese Abzüge sind nicht mit denen zu verwechseln, die bei der Zeitwertermittlung des Versicherungswertes zu machen sind.²⁹⁸⁾ Sie können auch nicht als Anhaltspunkte für diese Zeitwertberechnung bei der Bestimmung des Versicherungswertes nützen. Zwar dienen beide Abzüge dazu, eine Bereicherung des Versicherungsnehmers zu vermeiden, doch ist bei beiden Abzügen die "Abzugskurve" unterschiedlich. Bei der Reparatur eines neuen Motorgüterschiffes wird z.B. nach den Besonderen Bedingungen für das Rheingebiet²⁹⁹⁾ vom zweiten Jahr an von der Ersatzleistung ein Drittel abgezogen, bei dem es dann für die Lebens- und Versicherungsdauer des Schiffes bleibt. Bei der Versicherungswertbestimmung rechnet man bei dem verhältnismäßig langfristigen Wirtschaftsgut Schiff mit einem jährlichen Abzug von 2 % pro Jahr vom Körper und hält an einem unveränderlichen Restwert von 40 % fest. Bei der Maschine wird wegen der verhältnismäßig kurzen Lebensdauer mit anderen Abzugssätzen gerechnet.

295) Bruck, PVR, S. 440 Anm. 159, spricht in diesem Zusammenhang von einer Rechenvorschrift

296) BGH, VersR 1959, 399 (400), hat dies zwar speziell für die Bemessung der Höhe des Schadenersatzes ausgesprochen, jedoch kann der Grundsatz auch auf die Abnutzung vor dem Eintritt des Schadensfalls übertragen werden

297) § 30 AVB-Flußkasko; auch §§ 75 Abs. 3 Nr. 1, 76 ADS und Regel XIII der York Antwerpener Regeln von 1950 DTV-Handb., S. 83 A

298) Bruck-Möller, § 52 Anm. 39

299) DTV Handb., S. 255 FK

7. Besonderheiten in der Sportschiffahrt

7.1. Zeitwertversicherung

Die Versicherung von Wassersportfahrzeugen ist eine Zeitwertversicherung, da von einer neuen Sache gleicher Art die dem Alter und der Abnutzung entsprechenden Abzüge zu machen sind.³⁰⁰⁾ Da Wassersportfahrzeuge in der Regel einen jeweiligen festen Neupreis haben, ist der Ausgangspunkt für die Zeitwertberechnung für den Versicherer leichter feststellbar als in der Berufsschiffahrt. Es bestehen Werft- und Händlerlistenpreise, so daß es der Aufstellung besonderer Richtlinien für die Errechnung von Versicherungswerten nicht bedarf. Die im Schadensfall zu machenden Abzüge sind in § 12 genannt. Diese Abzüge können bei der Zeitwertberechnung, anders als bei der Versicherung gewerblicher Schiffe, teilweise mit herangezogen werden. Sind diese Abzüge auch auf die Schadensberechnung bezogen, so finden sich doch sowohl bei § 9 (Versicherungswert) als auch bei § 12 (Abzüge) die Begriffe "Alter" und "Abnutzung", die in ihrer Bedeutung und Anwendung somit gleichgestellt sind. Die Berechtigung hierfür ist in der kürzeren Lebensdauer der einzelnen Teile des Wassersportfahrzeuges und damit des Fahrzeuges überhaupt zu sehen.

Eine endgültige Bewertung wird jedoch auch hierdurch nicht ermöglicht, da das Schiff nicht nur aus "laufendem und stehendem Gut" besteht, für die die Abzüge gedacht sind und auf die sie sich beziehen. Für den Körper des Fahrzeugs und die Maschine werden sicherlich andere Abzüge zu gelten haben als die in § 12 Nr. 2 c AVB aufgeführten groben Werte. Zwar könnte unter dem Be-

300) § 9 Abs. 1 AVB Wassersport

griff "sämtliche sonstigen versicherten Sachen" auch der Bootskörper verstanden werden, jedoch läßt der Klammerhinweis auf das "laufende Gut" hieran berechnete Zweifel aufkommen. Als Orientierung kann auch nicht die Tabelle für die Errechnung der Versicherungswerte für Binnenschiffe herangezogen werden, da es sich um in ihrer Bestimmung und Nutzung unterschiedliche Arten von Fahrzeugen handelt. Die Vereinbarung einer Taxe, die als Versicherungswert zugrundegelegt werden kann, ist in den Bedingungen nicht vorgesehen und auch in der Praxis nicht üblich.

7.2. Neuwertversicherung

Gegen Prämienzuschlag kann in Erweiterung der AVB-Wassersport die Versicherung eines Sportfahrzeuges einschließlich des Zubehörs auf Neuwertbasis abgeschlossen werden.³⁰¹⁾ Der Neuwert ist nicht der objektive Wert zu der Zeit als die Sache neu war,³⁰²⁾ sondern der Neubauwert. Er wird in den Zusatzbedingungen "als der Betrag, der zur Zeit der Antragsstellung erforderlich ist, um das Boot bei einer anerkannten Werft neu bauen zu lassen", definiert. Dieser Wert wird in der Regel leicht feststellbar sein. Der Versicherungsnehmer erhält jedoch bei Neuanschaffung von Einzelteilen höchstens die anteilige Versicherungssumme. Dies bedeutet, daß in der Police die Versicherungssumme aufgeteilt werden muß unter Bewertung der wesentlichen Zubehörteile. Auch im Falle des

301) Zusatzbedingung für die Neuwertversicherung bei Wassersportversicherungen z.B. der Feuersozietät Berlin

302) Möller, Beziehung, ZVersWiss 1934, S. 20

Totalverlustes wird die Versicherungssumme nur dann ausbezahlt, wenn am Schadenstag der Neubauwert für ein gleiches Fahrzeug nicht niedriger als die Versicherungssumme ist. Schließlich wird nur der Zeitwert erstattet, wenn er weniger als 50 % des Neuwertes beträgt. Es handelt sich deshalb um eine "eingeschränkte Neuwertversicherung".³⁰³⁾ Diese Bestimmung findet sich jedoch auch in anderen Versicherungszweigen und dient dazu, bei derart entwerteten Sachen das subjektive Risiko zu mildern.³⁰⁴⁾

Die Versicherungswertbestimmung bei der Neuwertversicherung gestaltet sich somit zwar einfacher als bei der Zeitwertversicherung, enthebt den Versicherungsnehmer jedoch nicht einer sorgfältigen Ermittlung der jeweiligen Werftpreise und entsprechender Aufschlüsselung der Versicherungssumme im Antrag auf Körper und Zubehör.

7.3. Stellungnahme

Der Ausgangspunkt der Bewertung (Zeit- bzw. Neuwert) ist in der Sportschiffahrt nicht sonderlich problematisch. Gleichwohl fehlt eine umfangreiche Zusammenstellung der Sportboottypen einschließlich der Preise, die auf dem jeweiligen neuesten Stand gehalten wird und dem Versicherungsnehmer zugänglich gemacht wird, damit eine Anpassung des Versicherungswertes erfolgen kann. Diese Tabelle könnte in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Verbänden erstellt werden.

Schwieriger gestalten sich die bei der Versicherungswertbestimmung zu machenden Altersabzüge vom Schiffskörper.

303) Griem, S. 131

304) Bruck-Möller, § 52 Anm. 28

Richtlinien existieren hierfür nicht. Es kann auch nicht auf die Erfahrungen der Berufsschifffahrt zurückgegriffen werden. Es bleibt dem DTV vorbehalten, hier eine für die Versicherer nützliche Regelung zu treffen. Dies bietet sich schon deshalb an, weil es ein risikomäßig stetig wachsender Versicherungszweig ist. Der DTV hat sich um ein einheitliches Bedingungsmerk be-müht.³⁰⁵⁾ Deshalb sollte auch eine einheitliche Regelung für den Schadensfall folgen, indem die für Alter und Abnutzung zu machenden Abzüge zwischen Versicherern, Sachverständigen, Bootsbauern und Werften und den Verbänden des Wassersports festgelegt werden. Sie wären sicherlich nicht verbindlich, gäben jedoch wertvolle Anhaltspunkte und trügen zur Klärung schon vor dem Schadensfall bei. Sind die Versicherungsnehmer mit den so festgelegten Abzügen im Einzelfall nicht einverstanden, so können sie die Neuwertversicherung wählen oder aber im Schadensfall das Sachverständigenverfahren durchführen.

8. Konkrete Bewertungsrichtlinien

Wenn Voigt³⁰⁶⁾ Ende des vorigen Jahrhunderts fest-gestellt hat, daß durchgreifende Regeln für die Bestim-mung des Schiffswertes sich nicht aufstellen ließen, so kann dem heute nicht mehr zugestimmt werden.³⁰⁷⁾ Nicht nur im Schadensfall, sondern auch schon bei Ab-schluß des Versicherungsvertrages bedeutet es für beide Parteien eine wertvolle Hilfe, wenn sie sich an den vom Einzelfall losgelösten Bewertungsrichtlinien orien-tieren können. Hier ist in der Praxis die DTV-Tabelle von Bedeutung. Anhaltspunkte geben aber auch die Richt-linien der OFD Düsseldorf, die des Rheinschiffsregisters sowie die der Kreditinstitute.

305) Küas, Versicherungswert 1969, 1368

306) Voigt, S. 122

307) Ritter-Abraham, § 70 Anm. 2

8.1. DTV-Tabelle

8.1.1. Allgemeines

Die im DTV zusammengeschlossenen Versicherer veröffentlichen in gewissen, nicht regelmäßigen, Abständen eine Tabelle für die Errechnung der Versicherungswerte von Binnenschiffen auf Basis des Durchschnittes der Neubau- und Reparaturpreise.³⁰⁸⁾ Sie ist von den Versicherern nicht allein deshalb aufgestellt worden, um dem Versicherungsnehmer einen Hinweis, einen vergleichbaren Anhaltspunkt, zu geben, welcher Wert für sein Schiff in Betracht kommen könnte, um ausreichend versichert zu sein, sondern auch deshalb, um eine ausreichende Prämie zu erhalten. Die Prämien berechnen sich in einem Prozentsatz der Versicherungssumme. Die Versicherer haben in langjähriger Schadenspraxis festgestellt, wie hoch ihre Bedarfsprämie ist, die sie für Kasko- und Haftpflichtschäden benötigen. Sie orientiert sich an der Tonnenzahl und ist zugeschnitten auf ein Motorgüterschiff.³⁰⁹⁾ Erhöhen sie also in der Tabelle die Grundwerte für das Schiff, so können sie gleichzeitig eine höhere Prämie erwarten, ohne den optisch ungünstigen Weg über einen erhöhten Prämiensatz zu gehen. Gleichzeitig sind sie aber auch mit einer höheren Versicherungssumme sowohl für Kasko- als auch Haftpflichtschäden im Risiko, was für den Versicherungsnehmer zweifellos einen Gewinn bedeutet. Wie sich die Erhöhung der Werte auswirkt, wird an einem Beispiel deutlich. Verglichen wird die Tabelle vom Mai 1963³¹⁰⁾ mit der vom Januar 1971³¹¹⁾.

308) DTV Handb., S. 239 FK, die letzte veröffentlichte Tabelle stammt vom Jan. 1971. Es ist jedoch eine neue Tabelle mit Stand Oktober 1972 erarbeitet worden, die jedoch nur durch internes Rundschreiben (K 25/72 v. 11.10.72) bekannt ist; DTV-Handb., S.239 FK

309) Küas, VW 1970, 1424, spricht von einer Faustregel, wonach 1970 die Prämie pro to Tragfähigkeit bei einem Trockenfrachter 14,-- DM und bei einem Tanker 21,-- DM betragen müsse

310) DTV Jahrbuch 1965, 255

311) DTV Handbuch, S. 239 FK

Der Grundwert³¹²⁾ pro Tonne betrug 1965 bei einem Motorschiff von 1000 to³¹³⁾ 648,-- DM = 648.000,-- DM. Dies entsprach bei einem damals gültigen Prämiensatz von 2 % einer Nettoprämie von 12.960,-- DM. 1971 ist der Wert in Stufen von je 50 bzw. 100 to angegeben und nicht mehr pro to, obwohl gerade dies für die Berechnung von Zwischenwerten sinnvoll ist, sondern in einem Gesamtbetrag.³¹⁴⁾ Er betrug für 1000 to 920.000,-- DM, was einem Wert pro to von 920,-- DM entspricht. Die Prämie stellt sich nun auf 18.400,-- DM. Der Versicherungsnehmer muß bei der Steigerung der Nettoprämie um gut 40 % bedenken, daß er im Falle des Totalverlustes auch 40 % mehr erhält als 1965. Schließlich wird er selbst wissen, daß die Reparaturpreise kräftig gestiegen sind, was sich nicht nur bei Substanzschäden, sondern auch bei Fremdschäden bemerkbar macht. Die Reparaturpreise haben sich nach Erhebungen der Versicherer und Sachverständigen allein vom Juli 1969 bis Juli 1970 um 35 % erhöht.³¹⁵⁾ Im Oktober 1972 weist die Tabelle für ein Schiff dieser Größenordnung einen Wert von 1.058.000,-- DM aus, was einer Steigerung von 15 % entspricht. Die DTV-Tabelle wird von den Versicherern in Zusammenarbeit mit Sachverständigen ausgearbeitet. Verbände oder Interessengruppen der Versicherungsnehmer sind bei der Erarbeitung der Tabelle nicht tätig geworden, wohl

312) Abschreibungen und Maschinenwerte sind der Verständlichkeit wegen hier noch unberücksichtigt geblieben

313) Der Grad der Motorisierung liegt bei 76 %, die Tragfähigkeit bei 686 to, für Tankmotorschiffe bei 1056 to; Küas, VW 1972, 1503

314) Man sollte zu den gestaffelten Angaben pro to, wie 1965 praktiziert, zurückkehren, da dies nicht nur die Berechnung vereinfacht, sondern auch übersichtlicher ist. Es wird dann auch für die Beteiligten anschaulich und deutlich, daß die Schiffswerte nicht in gleichem Maße wie die Schiffsgröße abnehmen (Freise, S. 133). In der Tabelle 1972 sind sogar nur Intervalle von je 100 to berücksichtigt

315) Küas, VW 1971, 1455

deshalb, weil man durch sie eine Verfälschung der Werte nach unten befürchtete. Die DTV-Tabelle ist zwar nicht Gegenstand des Versicherungsvertrages, ihr kommt jedoch die Wirkung einer starken Empfehlung zu. Der Versicherungsnehmer kann keine vorläufige Deckung oder späteren Versicherungsschutz erwarten, wenn er die Versicherungssumme erheblich unter den Werten der Tabelle angibt. Aus Wettbewerbsgründen wird die DTV-Tabelle jedoch oft unterlaufen. Weiterhin wird er berücksichtigen müssen, daß der Versicherer sich schon vor dem Schadensfall in seiner Auffassung über den Versicherungswert des Schiffes festgelegt hat und diese auch bekannt gegeben hat. Ferner wird ein Sachverständiger im Streitfalle sich auch an dieser Tabelle als Ausgangspunkt orientieren, da sie ja von seinen Kollegen miterarbeitet worden ist, mithin also auch eine von ihm anerkannte Grundlage ist. Der Sachverständige darf auch bei divergierenden Bewertungsergebnissen nicht von sich aus einen Mittelwert fixieren.³¹⁶⁾ Trotz der Bedeutung der Tabelle ist jedoch immer wieder zu beobachten, daß sie in weiten Kreisen der Versicherungsnehmerschaft unbekannt ist. Es wäre Aufgabe des DTV, für größere Publizität zu sorgen.

Die Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit richten sich nicht nach der DTV-Tabelle, berechnen den Wert aber auch in der Weise, daß pro Ladetonne und PS ein bestimmter Wert festgesetzt wird.

Schon nach dem ersten Weltkrieg haben die Kasko-Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit und Versicherungsaktiengesellschaften als Hilfs- und Auskunftsmittel für angemessene Taxierung Wertschätzungstabellen aufgestellt, die sich nach den herrschenden Baupreisen und der erfolgten Abnutzung in Anlehnung an die periodischen Besichtigungen der Schiffsklassifikationsgesellschaften ausrichteten.³¹⁷⁾

316) Asmus, Sachverständigenverfahren, ZVersWiss 1962, S. 210

317) Ulrich, S. 144

8.1.2. Tabellengrundwerte

Die Tabelle ist aufgegliedert nach den einzelnen Schiffstypen³¹⁸⁾ und umfaßt nur die Frachtschiffahrt. Der Bestand an Schiffen³¹⁹⁾ lag per 31.12.1970 bei ca. 9500. Das Übergewicht hatten die Motorschiffe mit 5190, davon 747 Tankschiffe, und die Schuten und Leichter mit 2725, davon allein 1600 im Hamburger Raum. Der Bestand an Schiffen nimmt z.Zt. ab,³²⁰⁾ was zum Teil auf einen natürlichen Abgang,³²¹⁾ zum Teil auf die Abwrackaktion zurückzuführen ist, die von der Bundesregierung Mitte der sechziger Jahre begonnen worden ist.³²²⁾

Die Tabelle gibt Grundwerte für den Körper an, auf die je nach Schiffstyp ein Zuschlag berechnet wird, dies vor allen Dingen bei Tankschiffen wegen ihrer andersartigen Bauweise und Ausrüstung. Die Tabelle hat entsprechend dem Bestand an Binnenschiffen Schwerpunkte gesetzt. So ist sie überwiegend auf die Motorgüterschiffahrt zugeschnitten. Von den sich ergebenden Grundwerten der Schiffe wird eine nach dem Alter gestaffelte Abschreibung gemacht.

318) Schlepp-(Tankschlepp)kähne, Schub-(Tankschupp)leichter, Motor-(Motortank)schiffe, Chemie-Tanker, Spitze (ein belg.-holl. Schiffstyp vor 1940 von 50 x 6,5 m), Hafenschlepper, Schubboote, Schuten sowie Hamburger Hafenbarkassen

319) Stat. Jahrb. 1972, 333

320) Schon seit 1964 Küas, VW 1971, 1454, bis dahin Anstieg J.H. Müller, S. 73

321) Von den Motorgüterschiffen und Leichtern sind fast die Hälfte 50 und mehr Jahre alt, bei den Güterschleppkähnen sind es fast 2/3

322) Die ausgesetzten Abwrackprämien richten sich entweder nach der Tonnage oder bei Schleppern nach der PS-Zahl. Es soll eine Verkleinerung des Frachtraums und damit verbunden eine Konsolidierung der Frachtraten erreicht werden. Ferner soll vorwiegend Partikulieren mit älteren Schiffen die Gelegenheit der Alterssicherung gegeben werden. Darüberhinaus erhofft man sich einen Anreiz für Investitionen und die Modernisierung des Schiffsparks

Sie ist in Zeiträumen von je 10 Jahren mit unterschiedlichen Abschreibungsquoten, die degressiv verlaufen, eingeteilt. Die maximale Abschreibung nach 40 Jahren beträgt 60 %. Danach verbleibt ein unveränderlicher Restwert von 40 %.

Zu den Grundwerten für die Schiffskasken sind die Werte für die Motoren hinzuzurechnen. Sie umfassen die gesamte Maschinenanlage und berechnen sich in Stufen zu je 100 PS.³²³⁾ Die Werte sinken mit der Größe der PS-Leistung. Von diesen Werten werden noch Abzüge gemacht, die sich nach der Umdrehungszahl des Motors richten. Keine Abzüge werden bei "Langsamläufnern", das sind Motoren mit Drehzahlen unter 600 UpM, gemacht, die als langlebiger gelten. Die Abzüge betragen bei Umdrehungen von über 600-800 UpM 10 %, von 800-1000 UpM 25 % und darüber 40 %. Bei Motorenanlagen von Tankschiffen wird auf den Grundwert der Maschinen ein Zuschlag von 15 % berechnet. Schließlich sind auf die Motorenwerte Abschreibungen zu machen, die sich unterteilen in Motoren mit Drehzahlen bis 1000 UpM und solche mit höheren. Die Abschreibungsquote ist unterschiedlich. Die Höchstabschreibung ist nach 20 Jahren erreicht. Es verbleibt danach ein unveränderlicher Restwert von 40 bzw. 35 % der Maschinenanlage.

Zur Anschaulichkeit wird im Folgenden ein Berechnungsbeispiel erörtert, das von einem Motortankschiff von 1000 to mit 550 PS bei 850 UpM ausgeht. Baujahr des Schiffes, einschließlich der Maschine, Frühjahr 1958. Berechnung

323) Die Tabelle reicht von 100 PS - 1700 PS. Nicht aufgeladene Maschinen werden mit 10 % ihrer Max.Leistung berechnet. Die PS Intervalle sollten wie bei der Tonnage verkleinert werden

erfolgt auf den 1.2.1973.

Schiffskörper 1.000 to	1.058.000,-- DM
Zuschlag f. Tankschiff	<u>317.400,-- DM</u>
30 %	1.375.400,-- DM

Abschreibung für 15 Jahre

1-10 Jahr je 2 % = 20 %		
11-20 Jahr je 1,6% =	<u>8 %</u>	
28 %	<u>385.112,-- DM</u>	990.288,-- DM

Maschine 550 PS	172.500,-- DM
Zuschlag v. 15 %	
Motortankschiff	<u>25.875,-- DM</u>
	198.375,-- DM

Abzug, da über 800 UpM,	
25 %	<u>49.594,-- DM</u>
	148.781,-- DM

Abschreibung für 15 Jahre

1- 5 Jahr je 4 % = 20 %		
6-10 Jahr je 3 % = 15 %		
11-20 Jahr je 2,5 % =	<u>12,5%</u>	
	<u>47,5%</u>	<u>78.510,-- DM</u>
		<u>78.510,-- DM</u>
		1.068.798,-- DM
		=====

Der Wert des Schiffes nach der DTV-Tabelle stellt sich somit auf 1.068.798,-- DM. Das Motortankschiff würde demnach als Neubau per 1973 1.573.775,-- DM kosten; ein Wert, der der Wirklichkeit nahekomen könnte.

Für Hafenschlepper, Schubboote und Hafenbarkassen werden die Grundwerte nach der PS-Zahl, für Schuten und Leichter nach der Tonnage berechnet, ohne daß es hierbei wesentliche Besonderheiten gäbe.

8.1.3. Stellungnahme

Die DTV-Tabelle muß weiter ausgebaut und aufgegliedert werden, wenn sie auch von den Versicherungsnehmern als brauchbare Grundlage anerkannt und der Bewertung allgemein zugrunde gelegt werden soll. Es erscheint deshalb sinnvoll, die Tabelle nicht nur in Zusammenarbeit von Versicherern und Sachverständigen, sondern auch unter Beteiligung von Verbänden oder Interessengruppen von Schiffseignern zu erstellen, die jedoch wegen deren mangelnder Geschlossenheit nicht einfach sein dürfte. Eine Zusammenarbeit dergestalt wäre nichts Neues. Sie ist bereits auf Anregung des Bundeskartellamtes bei der Preissteigerungsklausel praktiziert worden.³²⁴⁾ Die Versicherer, die eine Verfälschung der Wertbestimmung befürchten, müssen den Versicherungsnehmern die vielfältige Bedeutung des Versicherungswertes erklären. Sie sind darauf hinzuweisen, daß ein adäquater Schiffswert für sie nicht nur im Falle des Totalverlustes von Interesse und im Falle der Unterversicherung von Nachteil ist, sondern auch als zu niedrige "Deckungssumme" für Haftpflichtschäden die Existenzgrundlage gefährden kann. Am ehesten wird man hier einen Ausgleich zwischen den widerstreitenden Interessen erreichen, wenn man sich zu einer Trennung des Schiffs- und des "Haftpflicht"-wertes entschließt. Hierdurch würde erreicht, daß man zu einem der Wirklichkeit entsprechenden Schiffswert gelangt, ohne gleichzeitig seine "Aufgabe" als Deckungssumme bei Haftpflichtschäden im Auge behalten zu müssen. Die Bedarfsprämie ist nicht nur bei dem Kasko über einen hohen Schiffswert, sondern vor allen Dingen über einen risikogerechten Prämiensatz zu erreichen bzw. einem Prämiensatz nach Tonnage. Die Versicherer haben in

324) Rundschr. der Interessengemeinschaft Flußkasko IG 4/70 v. 27.10.1970. Die Preissteigerungsklausel wird an anderer Stelle behandelt (VIII 3.2.)

dem Prämiensatz auch ein Korrektiv, wenn sie die durch die Beteiligten festgelegten Werte nicht für ausreichend halten. Diese Regelung ist nicht unbekannt, denn sie wird in der Seeversicherung zum Teil in Form der Kollisionsexzeden-
tenversicherung, aber auch durch die Separathaftungsklausel praktiziert. Auf weitere Einzelheiten sowie eine Präzisierung des Vorschlages ist an anderer Stelle noch ausführlich einzugehen.³²⁵⁾ Ein Verstoß oder eine Umgehung von § 129 Abs. 2 VVG ist darin nicht zu sehen.

Die DTV-Tabelle müßte im einzelnen weiter aufgeschlüsselt sein, um eine gerechtere Berücksichtigung des Einzel-falles zu erreichen. Die jetzigen Werte können nur für Schiffe durchschnittlicher Bauart, Ausrüstung und Ab-nutzung gelten. So müßte die Tatsache von Umbauten be-rücksichtigt werden. Ein 1930 gebauter Eisenkahn von 850 to, der 1958 motorisiert worden ist, und nun 800 to vermißt, wird in der Tabelle als Motorgüterschiff von 800 to mit einem Restwert von 40 % bewertet.³²⁶⁾ Haben nun noch bei dem Umbau Generalüberholungen stattgefunden, z.B. Einbau eines neuen Bodens oder ähnliches, so wird ersichtlich, daß die starre Bewertung, die auf den Einzelfall nicht eingeht, zu einem beiden Seiten nicht gerecht werdenden Ergebnis führt. Bei Umbauten und Generalüberholungen muß entweder ein Mittel zwischen beiden Baujahren oder müssen andere Abschreibungssätze für das Schiffskasko gewählt werden. Es ergäbe sich dann für das obige Beispiel ein vorerst veränderter Restwertsatz.

Bei den Abzügen "neu für alt" nach den Besonderen Bedingun-gen für die einzelnen Stromgebiete werden übrigens Umbauten auch berücksichtigt, denn es werden bei Schäden an einge-

325) Im Kapitel "Der Versicherungswert im Schadensfall"

326) Bei der Bewertung der Maschine ergeben sich keine Schwierigkeiten, da sie gesondert vorgenommen wird. Das Verhältnis Motorenleistung zu Tragfähigkeit be-trug 1965 0,56 PS/to, J.H. Müller, S. 74

bauten Teilen andere Abzüge gemacht als bei den übrigen Schiffsteilen.

Bei den Abschreibungssätzen ergibt sich noch folgende Problematik: Die Sätze verringern den jährlichen Versicherungswert. Der Preis für etwaige Reparaturen wird aber nicht niedriger. Mithin müßte bei Abschreibungen auf den Versicherungswert der Prämiensatz erhöht werden, damit die Bedarfsprämie erhalten bleibt. Es ist vorgesehen, daß entsprechende Tabellen von einer Unterkommision der Flußkasko-Kommission ausgearbeitet werden.

Eine jährliche Anpassung der Versicherungswerte erfolgt in der Praxis nicht. Es erscheint auch nicht zumutbar, wegen Abschreibungssätzen von 2 % (Schiff) oder 4 % (Motor) mit dem Versicherungsnehmer jährlich in Verhandlungen über den Versicherungswert zu treten. Dies wird erst nach 3 - 5 Jahren aktuell werden. Abschreibung und Wertverbesserung (Umbauten, Ausrüstungen etc.) werden sich oft ausgleichen. Schließlich steigen die DTV-Werte und damit auch die Restwerte.

Weiterhin müßte in der Tabelle zwischen Schwer- und Leichtöltankern und den damit verbundenen verschiedenen Ausrüstungen unterschieden werden. Dies kann nicht pauschal durch einen "Tankerzuschlag" geschehen. Auch die Berücksichtigung des verhältnismäßig geringen Zuschlags von 15 % zu den Maschinenwerten wird dem nicht gerecht. Überhaupt ist auf den Ausrüstungszustand des einzelnen Schiffes zu wenig Bedacht genommen worden. Ob ein Schiff z.B. mit Schiebe- oder Wellblechluken oder Decksbohlen ausgestattet ist, muß in der Bewertung einen Unterschied machen. Auch, ob es sich um ein Einraumschiff mit doppelten Bordwänden und Fluttanks oder um ein mehrfach abgeschottetes Schiff handelt, ist nicht nur für die Reparaturfreundlichkeit und Prämiensätze von Bedeutung, sondern auch für die Bewertung. Schließlich sollte auch die

Klassifikation³²⁷⁾ des Schiffes berücksichtigt werden. Für den Versicherer ist sie nicht nur im Schadensfall wichtig, sondern auch für die Bewertung.³²⁸⁾ Ist somit die DTV-Tabelle weiter aufzuschlüsseln und mit genaueren Anweisungen für die Bewertung zu versehen, so kann die Tabelle gleichwohl keine Verbindlichkeit für jeden denkbaren Einzelfall haben. Verbindlichkeit und Berücksichtigung der im Einzelfall gegebenen Besonderheiten kann nur durch eine Generalklausel erreicht werden, die etwa lauten müßte: Von den hiernach errechneten Werten kann ein Abschlag gemacht werden, wenn sich im Einzelfall eine Überbewertung ergeben sollte. Die Vereinbarung einer Taxe wird durch die Tabelle nicht ausgeschlossen.

8.2. Steuerrichtlinien

8.2.1. Allgemeines

Bewertungen erfolgen nicht nur zur Feststellung des Versicherungswertes. Auch die zu anderen Zwecken ermittel-

327) Die bedeutendsten Klassifikationsgesellschaften für die deutschen Binnenschiffe sind der Germanische Lloyd, das Internationale Rheinschiffsregister und das deutsche Binnenschiffahrtsbüro

328) Die Klassezeichen des Germanischen Lloyds (GL) für stählerne oder eiserne Binnenschiffe sind 100 A 4 und 90 A 3. Die Zahl 100 bzw. 90 gibt den tatsächlichen Zustand zu dem geforderten an. A ist das Zeichen für stählerne oder eiserne Schiffe. Die Zahl 4 bzw. 3 gibt die Abstände in Jahren an, in dem die Besichtigung durch den GL erfolgen muß. Die Klasseerteilung kann auf ein bestimmtes Fahrtgebiet beschränkt werden (I Binnenschiffahrt, W Wattfahrt, K kleine Küstenfahrt). Das Hanseatenkreuz vor dem Klassezeichen zeigt an, daß das Schiff nicht nur klassifiziert, sondern auch unter Aufsicht des GL gebaut worden ist

ten Werte sollten von den Versicherern vergleichsweise herangezogen und mit der eigenen Bewertung verglichen werden.

Die Oberfinanzdirektion Düsseldorf hat eigene Richtlinien für die Bewertung von Binnenschiffes herausgegeben und veröffentlicht. Sie gelten für die gewerbliche Schifffahrt unter Ausschluß der Fahrgastschifffahrt.

Bevor auf ihre Tauglichkeit für die Bestimmung des Versicherungswertes eingegangen wird, ist auf die steuerlichen Bewertungsrichtlinien überhaupt einzugehen.

8.2.2. Bewertungsgesetz

Das Steuerrecht kennt eingehende Bewertungsvorschriften und -regeln, die im Bewertungsgesetz³²⁹⁾ zusammengefaßt sind. Die allgemeinen Vorschriften enthalten unter anderem den Grundsatz der Bewertung nach dem gemeinen Wert und den Begriff des Teilwertes, der besonders bei der Bewertung von Wirtschaftsgütern gewerblicher Betriebe zugrunde gelegt wird. Er berücksichtigt die funktionsmäßige Einfügung des einzelnen Gegenstandes in dem betreffenden Betrieb.³³⁰⁾ Der Teilwert berechnet sich nach dem Betrag, den ein Erwerber des gesamten Unternehmens im Rahmen des Gesamtkaufpreises für das einzelne Wirtschaftsgut ansetzen würde.³³¹⁾ Das Bewertungsgesetz ist nach dem Grundsatz der Gleichmäßigkeit und Einheitlichkeit der Bewertung in wirtschaftlicher, gerechter und einfacher Weise ausgerichtet, enthält aber kein geschlossenes Bewertungssystem. Der sich nach dem Bewertungsgesetz ergebende Steuer-, Bilanz- oder Buchwert kann für die Be-

329) Reichsbewertungsgesetz vom 16.10.1934 durch Änderung vom 16.1.1952 in Bewertungsgesetz (BewG) umbenannt

330) Bruck-Möller, § 52 Anm. 6

331) Griem, S. 27

stimmung des Versicherungswertes nicht verwandt werden,³³²⁾ da er von anderen Voraussetzungen ausgeht und anderen Zwecken dient. Dies wird für die Binnenschiffsversicherung besonders deutlich, da bei ihr der Bilanz- oder Buchwert nur Auskunft über das steuerliche Betriebsvermögen gibt, nicht aber Haftungsmaßstab oder -objekt für die durch das Schiff verursachten Fremdschäden ist.

8.2.3. OFD-Richtlinien

8.2.3.1. Aufgabe

Ist somit ersichtlich, daß Steuerrichtlinien wegen ihrer andersgearteten Aufgabe und Ausrichtung nicht bei der Bestimmung des Versicherungswertes verwandt werden können, so können sie doch eventuell hilfsweise herangezogen werden oder Anregungen geben. Die Steuerrichtlinien der OFD Düsseldorf stellen prinzipiell nichts Neues dar. Schon 1950 waren vom Verband deutscher Rheinreeder e.V. in Verbindung mit den übrigen Stromgebietsverbänden Tonnen und PS-Sätze für die einzelnen Fahrzeuggruppen vorgeschlagen worden, die die Anerkennung der Finanzbehörden gefunden hatten.³³³⁾ Sie waren aufgestellt worden aufgrund des DM-Bilanzgesetzes, das die Bewertung von Schiffen nach den gewöhnlichen Wiederbeschaffungs- oder Herstellungskosten vorsah. Bei den Richtlinien der OFD Düsseldorf, als dem Hauptort für die Bewertung von Binnenschiffen, handelt es sich um Hauptfeststellungen der Einheitswerte des Betriebsvermögens, bezogen auf den 1.1.1969. Sie gelten bis zur nächsten allgemeinen Hauptfeststellung, die bisher nicht erfolgt ist und erfahrungsgemäß bei Einheitswerten längere Zeit in Anspruch nimmt. Der Einheitswert ist ein nach den

332) Bruck-Möller, § 52 Anm. 37; Asmus, Versicherungswert, S. 415

333) Schedel, ZfB 1951, S. 126

§§ 20 bis 66 BewG gesondert festzustellender Ertragswert oder gemeiner Wert.³³⁴⁾ Der Einheitswert hat die Aufgabe, den Wert eines bestimmten Gegenstandes einheitlich für verschiedene Steuern festzulegen. Binnenschiffe werden nach diesen Richtlinien bei der Bewertung gewerblicher Betriebe mit dem Teilwert angesetzt. Diese Festsetzung erfolgt von dem Finanzamt, das für die Feststellung des Einheitswertes des Betriebsvermögens zuständig ist.

Die Richtlinien, die eine möglichst gleichwerte Bewertung der Binnenschiffe erstreben, sind nach Anhörung der Schifffahrtsverbände³³⁵⁾ und der Oberfinanzdirektionen für die einzelnen Stromgebiete³³⁶⁾ zustande gekommen.

Sie stellen keine verbindlichen Normen dar, sondern sollen den Finanzämtern als Hilfsmittel der steuerlichen Angemessenheit der angesetzten Schiffswerte dienen.³³⁷⁾ Daraus, daß bei den Richtwertsätzen neben der allgemeinen Preisentwicklung auch die wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt, die zu dieser Zeit wegen des vorübergehenden wirtschaftlichen Abschwunges nicht sehr günstig war, berücksichtigt wurde, wird deutlich, daß die steuerliche Bewertung stark von der der Versicherer abweichen

334) Griem, S. 38

335) Es gab 3 Schifferbetriebsverbände: Rhein-, Ober- und Unterelbe (§ 11 BSchVG). Es waren Zusammenschlüsse der Privatschiffer und Körperschaften des ö.R. mit Zwangsmitgliedschaft (Vortisch-Zschucke, § 14 Anm. 4 BSchVG), die 1917 gegr. wurden. Sie sollten im Interesse der Allgemeinheit eine stabile Frachtenlage, eine angemessene Berücksichtigung aller Schifffahrtstreibenden, verbunden mit der Erhaltung einer leistungsfähigen Binnenschifffahrt zur Erfüllung der verkehrsrechtlichen Aufgaben sowie berufsständischen Belange gewährleisten

336) Es gibt OFD für Rhein, Weser, Elbe sowie das Westdeutsche Kanalgebiet, die Donau und die Saar

337) Prause, Schiffskredit, § 12, SchiffsbankG S. 240

muß. Es lag in der Natur der Sache, daß die Schifferbetriebsverbände bei Schaffung der Richtlinien ein Interesse daran hatten, wegen der mittelbaren steuerlichen Auswirkung die Bewertung möglichst niedrig zu halten.

Die Richtlinien stellen, anders als die Tabelle des DTV, darauf ab, wo das Schiff beheimatet ist. Maßgebend ist die Eintragung im Schiffsregister. Gegen diese Handhabung sind von der versicherungstechnischen Seite her Bedenken anzumelden. Es ist bei der Erörterung des Verkaufswertes ausgeführt worden, daß ein Wertunterschied von Schiffen regional ohne Bedeutung ist, er vielmehr in der ganzen BRD fast einheitlich ist. Die einmal festgelegte Eintragung im Schiffsregister wird den tatsächlichen wirtschaftlichen Gegebenheiten oft nicht gerecht, da die Schiffe ein wechselndes Fahrtgebiet haben. Von daher wäre es sinnvoller gewesen, einen für das gesamte Gebiet geltenden Mittelwert zu schaffen. Diese Regelung der OFD-Richtlinien, daß unterschiedliche Schiffswerte für die einzelnen Stromgebiete bestehen, kann nur durch weitgehende wirtschaftliche Berücksichtigung der Frachtenlage entstanden sein, die allerdings gewisse regionale Unterschiede aufweist.³³⁸⁾

8.2.3.2. Steuer-Richtwertsätze

Sie unterscheiden zwischen Altbauten, das sind Schiffe, die vor dem Juni 1948 gebaut worden sind, und Neubauten, also Schiffe, die danach fertiggestellt worden sind.

338) Es ist gleichwohl auffällig, daß die Werte für das Stromgebiet der Donau und Saar zum Teil bis zu 50 % unter denen des Rheins liegen

Die Abschreibungssätze für Abnutzung (AfA) lehnen sich an die Tabelle des Bundesministers für Finanzen von 1957 an. Sie betragen über das Doppelte der DTV-Tabelle. Für den Ausgangspunkt der Bemessung der Abnutzung wird nicht nur auf das Baujahr abgestellt, sondern wesentliche Erneuerungen, Großreparaturen, Generalinstandsetzungen und dergleichen werden berücksichtigt, da sie zu einer Verlängerung der Nutzungsdauer führen. Die Kosten für Reparaturen werden dem Schiffswert nur zum Teil hinzuge-rechnet und es wird auf ihren Umfang und ihre Art abge-stellt. Die durch die Reparaturen verlängerte Nutzungs-dauer und Erhöhung des Schiffswertes wird nach dem Einzel-fall beurteilt und nicht in starre Formen gepresst. In Anlehnung daran werden die Restwertsätze, die wie bei der DTV-Tabelle vom Ausgangswert berechnet werden, erhöht, wenn in den letzten Jahren durchgreifende Erneuerungen wesentlicher Teile durchgeführt worden sind. Schließlich wird ein Unterschied in der Bewertung gemacht, wenn es sich um einen Umbau handelt, also ein Schiff, das seine Art geändert hat. Bei den Richtwertsätzen für die Bewer-tung von Binnenschiffen gibt es drei verschiedene Bewer-tungsgebiete mit unterschiedlichen Sätzen, die Stromge-biete einmal des Rheins, der Weser und des Westdeutschen Kanalgebiets, dann das der Elbe und schließlich das der Donau und der Saar. Die Tabelle der Richtsätze ist für alle drei Gebiete gleichermaßen aufgeteilt und unterschei-det die Schiffsart, die Richtwertsätze je to bzw. PS sowie Alt- und Neubauten, die Absetzung für die jähr-liche Abnutzung sowie die nach Neu- und Altbauten unter-schiedenen Restwertsätze.³³⁹⁾ Die Richtlinien kennen sieben Schiffsarten, wovon zwei - Rad- bzw. Schrauben-dampfer - weil sie nach 1948 nicht mehr gebaut worden sind, ohne Bedeutung sind. Die übrigen fünf Gruppen be-

339) Die Absetzungs- und Restwertsätze sind für alle Ge-biete einheitlich

treffen Kähne mit oder ohne eigenen Antrieb, Tankkähne mit oder ohne eigenen Antrieb, hier wieder unterschieden, ob mit oder ohne Heizvorrichtung³⁴⁰⁾ sowie Motorschlepper.

Bei dem Motortankschiff von 1000 to von 550 PS und Baujahr 1958 aus dem obigen Beispiel - ohne Heizvorrichtung - und eingetragen im Schiffsregister von Hamburg berechnet sich der Steuerwert wie folgt:

Gruppe IV Tankkähne mit eigenem Antrieb, Neubau (nach 1948 gebaut) ohne Heizvorrichtung, Elbe, Schiffskasko 355,-- DM je to

1000 to x 355,-- DM 355.000,-- DM

AFA 15 Jahre à 6 % = 90 %

Restwertsatz jedoch 20 % 71.000,-- DM

Motorwert

550 PS x 180,-- DM 99.000,-- DM

AFA 15 Jahre zu 10 %

Restwertsatz³⁴¹⁾ 20 % 19.800,-- DM

90.800,-- DM

=====

Der Steuerrichtwert beträgt bei diesem Schiff 90.800,-- DM, was als Versicherungswert für die Binnenschiffsversicherung nicht in Erwägung gezogen werden kann. Der Vergleich des Einheitswertes eines Hauses und der Versicherungssumme für die Feuerversicherung drängt sich auf. Niemand würde auf die Idee kommen, ihn dem Vertrag zugrunde zu legen.

340) Tankschiffe, die Schweröl transportieren, sind mit Heizvorrichtungen ausgerüstet, die das Öl flüssig halten, damit es am Bestimmungsort gleich abgepumpt werden kann

341) Er ist für Neubauten Kasko und Maschine einheitlich 20 bzw. bei Altbauten 15 %

8.2.4. Stellungnahme

Die Richtlinien der OFD Düsseldorf sind im Ergebnis für die Bestimmung des Versicherungswertes nicht zu verwenden. Der steuerliche Wert kann wegen seines großen Unterschiedes zu den tatsächlichen wirtschaftlichen Gegebenheiten nicht als Haftungsmaßstab herangezogen werden. Die ungewöhnlich niedrigen Werte sind daraus zu erklären, daß die 1951 für das DM-Bilanzgesetz von den Reedern und Verbänden vorgeschlagenen Werte³⁴²⁾ von den Richtlinien unverändert übernommen, z.T. aber auch nicht unerheblich unterschritten wurden. Gleichwohl geben die Richtlinien eine gute Untergliederung der einzelnen Bewertungskategorien und können deshalb Anregungen für eine neu zu erstellende DTV-Tabelle geben.

8.3. Richtlinien der Kreditinstitute

8.3.1. Stellung der Hypothekengläubiger

Bevor auf die Bewertung der Schiffe durch die Hypothekengläubiger eingegangen wird, ist es notwendig, auf ihre Stellung einzugehen, weil erst von daher die Art und ihr Interesse an der Bewertung des Schiffes deutlich wird. Von dem Grundsatz, daß hypothekarische Belastungen nur für unbewegliche Sachen (Grundstücke) möglich sind, ist für Schiffe eine Ausnahme gemacht durch das Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 15.11.1940 (Schiffsrechtegesetz).³⁴³⁾

Die Schiffshypothek ist brieflose Sicherungshypothek,³⁴⁴⁾ die streng akzessorisch ist, also in ihrer jeweiligen Höhe an den Bestand der Forderung angelehnt ist. (§ 8 Abs. 1 S. 3 und § 57 SchiffsrechteG). Bei Tilgung der Schiffshypothek durch den Schiffseigentümer wird sie nicht zu einer Eigentümerhypothek oder -grundschild, wie das bei Grundstückshypotheken der Fall ist.

342) Schedel, ZfB 1951, S. 126 und 130

343) Von Bedeutung in diesem Zusammenhang sind ferner die Schiffsregisterverordnung, das Flaggenrechtsgesetz sowie das Schiffsbankengesetz

344) v. Gierke, Schiffahrtsrecht, S. 589; Prause, Schiffskredit, S. 16

Da das Schiff in seinem Betrieb ungleich größeren Gefahren als ein Grundstück ausgesetzt ist, muß sich der Hypothekengläubiger verstärkt schützen. Dies wird deutlich bei einem Kollisionsfalle des beliebigen Schiffes.

Es ist die Auffassung³⁴⁵⁾ vertreten worden, daß die Forderung aus der Kaskoversicherung auch den Schiffsgläubigern als Haftungssurrogat zur Verfügung stehe mit der Folge, daß Schiffsgläubiger und Schiffshypothekengläubiger gleichgestellt seien, also die Hypothekengläubiger keine Vorabbefriedigung verlangen könnten. Die Begründung ist ganz formal: Für die Befriedigung der Schiffsgläubiger gelten nach § 761 HGB die Vorschriften über die Zwangsvollstreckung. Der Zwangsvollstreckung unterlägen aber nach den §§ 162, 20 Abs. 2 ZVG alle Gegenstände, auf welche sich die Hypothek erstreckt, somit werde also auch die Versicherungsforderung von der Beschlagnahme ergriffen.³⁴⁶⁾ Diese Argumentation ist vor allen Dingen im Hinblick auf das Ergebnis von Rechtsprechung³⁴⁷⁾ und Schrifttum³⁴⁸⁾ abgelehnt worden. Es wird auf den Sinn und Zweck der Bestimmung des § 32 SchRG verwiesen, durch welchen aus kreditpolitischen Gründen die Stellung des Schiffshypothekengläubigers habe gestärkt werden sollen. Schließlich würde das Kollisionsrecht in seinen Grundzügen erschüttert und dem Reeder entgegen den im HGB³⁴⁹⁾ und BSchG verankerten Grundsätzen ein doppeltes

345) Wüstendörfer, S. 129, 130; Möller, Seerecht, Festschrift, S. 190; Prölss noch in Schiffshypothek HRGZ 1941, Spalte 31; Weimar in VersPraxis 1953, S.26

346) Wüstendörfer, a.a.O.

347) OLG Köln MDR 1955, 485

348) R. Schultze, VW 1954, 367; von Rosenberg, VersR 1951, 61; v.Gierke, Pfandrecht, ZfH, Bd. 116, S. 219; Prause, Reederhaftung; Hansa 1955, 2115; Prölss-Martin, VVG Anh. zu § 129 VVG, § 32 SchRG

349) Ab 1973 Summenhaftung, jedoch ist in § 756 Abs.3 HGB i.V.m. dem Seerechtsänderungsgesetz (BGBl. 72 I S.973) festgestellt, daß sich das Pfandrecht der Schiffsgläubiger nicht auf eine Forderung aus einer Versicherung, die der Reeder für das Schiff genommen hat, erstreckt

Risiko aufgebürdet werden, dem er nur durch Abschluß separater Versicherungen zum Schutze gegen weitergehende Ansprüche von Schiffsgläubigern entgehen könnte.³⁵⁰⁾ Wegen der angeblich der Zwangsversteigerung unterliegenden Versicherungsforderung wird argumentiert, daß die in der Kaskoversicherung steckende Haftpflichtversicherungsforderung jener nicht gleichgestellt werden könne, da sie nur dem Schiffseigner zur Erfüllung seiner Haftpflicht zugute kommen solle.³⁵¹⁾ Die dinglich beschränkte Haftung erlischt, wenn das Pfandobjekt, nämlich Schiff und Zubehör zugrunde geht. Was dann als Surrogat in Betracht kommt, ist im Gesetz ausdrücklich und abschließend geregelt. Die Versicherungsforderung befindet sich nicht darunter.³⁵²⁾

Ist somit geklärt, daß zuerst die Hypothekengläubiger im Falle des Totalverlustes Befriedigung aus der Versicherungsleistung erhalten, so liegt es nun an ihnen, für eine ausreichende Bestimmung des Kaskowertes zu sorgen. Die Hypothekengläubiger nehmen aber überwiegend wenig Einfluß auf die Versicherungsgestaltung. Sie verpflichten den Schiffseigner lediglich, eine Kaskoversicherung für das Schiff abzuschließen,³⁵³⁾ in der zu ihren Gunsten die Hypothekenklausel vereinbart ist.³⁵⁴⁾

Der Grund dieser geringen Einflußnahme ist unter

350) Schultze, a.a.O., S. 368; v. Rosenberg, a.a.O., S.61

351) v. Gierke, Pfandrecht, S. 221

352) Prause, Pfandrecht, S. 2116

353) Nach § 11 SchiffsbG ist die Beleihung nur zulässig, wenn das Schiff versichert ist

354) Hypothekenklausel A und B DTV Jahrb. S. 248-249. Die Versicherer bestätigen darin im wesentlichen, daß die Beleihung angezeigt und die Bestimmungen des Schiffsrechtgesetzes mit ihren Besonderheiten für den Versicherer gelten

anderem³⁵⁵⁾ darin zu sehen, daß ihnen in jedem Fall als Haftungssurrogat die Versicherungsforderung zusteht, die für sie ausreicht, da das Schiff vorsichtig beliehen wird und die Hypothekenforderung stets unter der Versicherungssumme liegt. Schließlich haftet der Schiffseigner den Schiffshypothekengläubigern persönlich unbeschränkt.

8.3.2. Bewertung durch Hypothekengläubiger

8.3.2.1. § 12 Schiffsbankengesetz

Werden bei der Bestimmung des Versicherungswertes des Schiffes allein das Eigentümerinteresse und nicht die auf dem Schiff ruhenden Lasten berücksichtigt,³⁵⁶⁾ so ist die Bewertung durch die Hypothekengläubiger eine andere. § 12 Abs. 1 S. 1 des SchiffsbankenG schreibt vor, daß der bei der Beleihung eines Schiffes angenommene Wert nicht den durch sorgfältige Ermittlungen festgestellten Verkaufswert übersteigen darf, jenen Wert also, den die Versicherer ihrer Bewertung keinesfalls zugrunde legen wollen. Für die Ermittlung des Verkaufswertes sind die dauernden Eigenschaften des Schiffes und seine Ertragsfähigkeit, die es auf Dauer jedem Besitzer gewähren kann, zu berücksichtigen. Schon diese Vorschrift begrenzt den Höchstwert des Schiffes. Der Beleihungswert ist aber noch niedriger. Der Verkaufswert soll nämlich dabei der Preis sein, der bei einem unter gewöhnlichen Umständen erfolgenden Verkauf mit Wahrscheinlichkeit erzielt werden kann.³⁵⁷⁾

355) Wohl auch wegen § 3 SchiffsrechteG und Hypothekenklausel B, wo die Verpflichtung des Versicherers den Hypothekengläubigern gegenüber auch besteht bei nicht rechtzeitiger Prämienzahlung sowie Fahrunfähigkeit. Die Versicherer nehmen für diese Erweiterung eine Zuschlagsprämie von 1/8 %. Küas, VW 1970, 1424; DTV Handb., S. 253 FK

356) Ehrenberg, VersR I, S. 364 Anm. 24

357) Prause, Schiffskredit, S. 239

Der Ertragswert stellt bei dieser Ermittlung eine Größe dar, deren Berechnung sich darauf stützt, welche Erträge der Vermögenswert abwirft, und in welchem Verhältnis diese zu dem üblicherweise aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung und Konjunkturlage zu erzielenden Erträge anderer Vermögensanlagen stehen.³⁵⁸⁾ Die Hypothekengläubiger sind der Auffassung, daß sich nach diesem Wert eine zuverlässigere Bewertung erreichen lasse als nach dem Substanzwert, dessen Ermittlung durch persönliche Anschauung beeinflußt werden kann. Der Verkehrswert wird sich jedoch hier sowohl am Ertrags- als auch am Substanzwert orientieren müssen.³⁵⁹⁾

8.3.2.2. § 13 Schiffsbankengesetz

§ 13 des SchiffsbankenG spricht die Verpflichtung aus, eine Anweisung über die Wertermittlung des Schiffes zu erlassen. Diese verbindliche Anweisung enthebt die Aufsichtsbehörde der Notwendigkeit, in jedem einzelnen Fall die Richtigkeit der Wertermittlung nachzuprüfen. Diese Anweisung³⁶⁰⁾ sieht als verbindliche Grundlage für die Ermittlung des Beleihungswertes des Schiffes ein Sachverständigengutachten (Werttaxe)³⁶¹⁾ vor, das nicht älter als ein Jahr sein darf, und die Bauart, Baustoff, Alter und Abnutzung, Größe, Maschinen und die sonstigen Ausstattungskosten sowie den Verwendungszweck des Schiffes berücksichtigen muß. Ferner sind darin die Klassenverhältnisse zu prüfen, denn nur ein klassifiziertes Schiff darf beliehen werden. Bei Neubauten kann als Beleihungswert auch der Endpreis angenommen werden, der sich je-

358) ZfK 1953, 549

359) Prause, Schiffskredit, S. 240

360) Muster bei Prause, a.a.O., S. 274

361) Werttaxen werden auch noch in folgenden Fällen erstellt: Versteigerungen, Verkäufe, sowie auch bei Erbauseinandersetzungen und Geschäftsumstellungen

doch im Rahmen der Üblichkeit halten muß und von einem Sachverständigen nachgeprüft werden kann.

8.3.3. Stellungnahme

Die Wertermittlung für die Beleihung des Schiffes kann für die Versicherungswertbestimmung dann übernommen werden, wenn, was die Regel sein soll, eine Werttaxe vorliegt. Die Sachverständigen, die Werttaxierungen für Kreditinstitute vornehmen, sind überwiegend auch mit der Taxierung von Kaskoschäden im Interesse der Versicherer beschäftigt, so daß auch von dorthier entscheidende Unterschiede bei der Taxierung nicht auftreten. Sie arbeiten nicht nur nach der DTV-Tabelle, haben in ihr aber einen Anhaltspunkt. Die Experten legen darüberhinaus den Zustand des Fahrzeuges, seinen Ausrüstungsstand, den allgemeinen Stand des Binnenschiffsbaues, die Reparaturpreise und auch die Marktlage der Werttaxe zugrunde. Das aufgrund dieser Ermittlungen gewonnene Ergebnis können die Versicherer übernehmen, da sie keinen wesentlich anderen Wert erwarten können, wenn sie eine eigene Werttaxe anfordern würden, obgleich die Sachverständigen bei der Werttaxe für die Banken in gewisser Weise die Marktlage und damit den hypothetischen Verkaufswert berücksichtigt haben, was den Schiffswert zweifellos negativ beeinflusst. Es wird sich nach alledem bei der Werttaxe der Kreditinstitute ein Wert ergeben, der unter der DTV-Tabelle liegt, aber beträchtlich über dem der Richtlinien der OFD Düsseldorf.

Die Bank müßte, wenn sie streng nach der Anweisung des § 13 des SchiffsbankenG verfahren würde, unabhängig von der Werttaxe noch den Beleihungswert ermitteln, der nicht den Verkaufswert übersteigen darf. In der Praxis wird ein Schiff nur bis zu maximal 60 % des möglichen Verkaufswertes beliehen.³⁶²⁾ Die Werttaxe nach § 13 Schiffs-

362) Muster-Darlehensbedingungen nach § 15 SchiffsbG bei Prause, Schiffskredit, S. 276

bankengesetz ist für den Versicherer somit ein wertvoller Anhaltspunkt. Bei Neubauten liegt sogar eine weitgehende Bewertungsgleichheit durch Versicherer und Kreditinstitute vor, denn die Banken nehmen bei Neubauten als Beleihungswert den vereinbarten Endpreis und damit den Herstellungswert an, soweit er sich im üblichen hält.

In der Praxis besteht keine enge Kommunikation zwischen Versicherern und Kreditinstituten. Eine Werttaxe wird den Versicherern nur in Ausnahmefällen mitgeteilt. Jeder bestimmt also für sich allein den Wert des Schiffes. Da die Banken ohnehin zu einer Werttaxe verpflichtet sind, könnte eine Zusammenarbeit für den Versicherer Vorteile bringen.

8.4. Richtlinien für die Ermittlung der Schiffsbeitragswerte zur großen Haverei

8.4.1. Allgemeines

Die große und besondere Haverei ist im BSchG geregelt.³⁶³⁾ Der Grund dafür, daß trotz der nahen Verwandtschaft von See- und Binnenschiffahrt das Recht der großen Haverei der Binnenschiffahrt nicht unerheblich von den entsprechenden Bestimmungen des Seerechts³⁶⁴⁾ abweicht, ist darin zu sehen, daß der Gesetzgeber davon ausging, daß der Binnenschiffseigner gegenüber seinem Vertragsgegner der wirtschaftlich schwächere sei und daher von dem Gesetz besonders geschützt werden müsse.³⁶⁵⁾ Schon vor Geltung des BSchG hatte sich jedoch im Gebiet des Rheins die große Haverei gewohnheitsrechtlich eingebürgert.³⁶⁶⁾

Alle Schäden, die dem Schiff oder der Ladung oder beiden

363) §§ 78-91 BSchG

364) §§ 700-733 HGB

365) Groninger, S. 5

366) Groninger, S. 7

zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr vom Schiffsführer oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden, sind große Haverei, ebenso die zu demselben Zweck aufgewendeten Kosten. Die große Haverei wird in der Seeschifffahrt von Schiff, Ladung und Fracht gemeinschaftlich getragen. In der deutschen Binnenschifffahrt ist die Fracht nicht beitragspflichtig.³⁶⁷⁾ Dies erklärt sich daraus, daß der Frachtführer auch für verlorene Güter einen Anspruch auf Distanzfracht hat, sowie der geringen Höhe der Fracht, die die Berechnung der Vergütungs- und Beitragssumme erschweren würde.

Die Internationale Vereinigung für das Rheinschiffsregister,³⁶⁸⁾ die neben Versicherungsgesellschaften und allen Reedereien auch Partikulierer aus der Schweiz, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und Belgien erfaßt, hat Richtlinien für die Ermittlung der Schiffsbeitragswerte zur großen Haverei herausgegeben. Diese Richtlinien sind nicht nur für den Schadensfall von Bedeutung, sondern können auch schon vorher wertvolle Hinweise für den Versicherungswert geben. Diese Werte sind nicht nur für das Rheingebiet von Bedeutung, sondern haben sich auch für andere Fahrtgebiete bewährt.³⁶⁹⁾ Ferner wird der IVR gleichermaßen von Interessen der Schiffseigner, der Sachverständigen und der Versicherungsgesellschaften getragen, so daß von dorthier eine allen Beteiligten gerecht werdende Wertermittlung gesichert zu sein scheint.

8.4.2. Schiffsbeitragswerte

Die verbindlichen Richtlinien des IVR geben fünf Anhalts-

367) Hierfür gibt es im ausländischen Recht keine Parallele, Groninger, S. 11

368) Gegründet 1947, in ihm ging der Rheinschiffs-Registerverband auf

369) Für das Weser - Elbegebiet DTV Handb., S. 301, 315 FK

punkte für die Ermittlung der Schiffsbeitragswerte. Es sind Grundwerte, getrennt für den Schiffskörper (Kasko und Ausrüstung) und die Maschine, zu ermitteln. Zu berücksichtigen sind Altersabschreibungen sowie vereinbarte konjunkturelle Zuschläge.³⁷⁰⁾ Von dem so erhaltenen Grundwert ist mit dem für die einzelnen Währungen vorgesehenen Koeffizienten zu multiplizieren. Der Restwert für das Kasko stellt sich nach 53 Jahren auf 33 1/3 %, der für die Maschine nach 15 Jahren auf 25 %.

Die bei einer Dispache vorzunehmende Anrechnung von 2/3 der Reparaturkosten soll hier außer Ansatz bleiben. Es ist sinnvoll, die Berechnung auch hier wieder an einem Beispiel aufzuzeigen, um so einen Ausgangspunkt und eine Vergleichsmöglichkeit für die Stellungnahme zu haben.

Die Berechnung erfolgt wiederum für ein Motortankschiff von 1000 to mit 550 PS bei 850 UpM. Baujahr des Schiffes einschließlich Maschine 1958. Berechnung auf den 1.2.1973.

Grundwert für Kasko bei einem
Motorschiff von 800-1000 to

140 pro to Nutzlast 140.000,-- DM

Zuschlag für Tankschiff 65 % 91.000,-- DM

231.000,-- DM

Abschreibung für Kasko für

14 Jahre³⁷¹⁾ 26 %³⁷²⁾ 60.060,-- DM

170.940,-- DM

Konjunkturzuschlag 100 %³⁷³⁾ 170.940,-- DM

341.880,-- DM

370) Bisweilen wird statt dessen auch von Wertausgleich gesprochen

371) Von dem auf das Baujahr folgende Jahr hier 1959 bis 1973

372) Die ersten 10 Jahre 2 %, die nächsten 10 Jahre 1,5 % bis zu 53 Jahren

373) Dieser hat in der Vergangenheit stets geschwankt. Er ist unterschiedlich für Kasko und Maschine. Er betrug z.B. für das Kasko eines Motortankschiffes 1956 bis 1964 70 %, 1965/66 121 % und ab 1966 125 %, ab 1968 nun 100 %

Übertrag		341.880,-- DM
Grundwert der Maschine		
550 PS x 110	60.500,-- DM	
Abzug für höhere Drehzahl		
zwischen 800-1000 UpM 30 %	<u>12.100,-- DM</u>	
	48.400,-- DM	
Abschreibung bis zu 15		
Jahren 5 % p.a. = 14		
Jahre = 70 %	<u>33.880,-- DM</u>	
	14.520,-- DM	
Konjunkturzuschlag für die		
Maschine 60 %	<u>8.712,-- DM</u>	
		<u>23.232,-- DM</u>
		365.112,-- DM
		=====

Es ergibt sich somit für das Schiff ein Beitragswert von 365.112,-- DM. Hieran ändert sich auch nichts nach Multiplikation mit dem Währungskoeffizienten, da dieser ab 1.7.1970 für Deutschland gleich 1 ist. Der Schiffsbeitragswert liegt weit über dem der OFD-Richtlinien mit 90.800,-- DM, aber erheblich unter dem der DTV-Richtlinien mit 1.068.798,-- DM.

8.4.3. Stellungnahme

Auch der Schiffsbeitragswert entspricht hinsichtlich der Höhe der Werte nicht der Wirklichkeit. Dies erscheint aus der Sicht der Partikulierer und Reeder sogar erwünscht, denn bei einem niedrigen Beitragswert ist der Anteil des Schiffes gegenüber der Ladung geringer. In dem IVR sind die Interessen der Ladung nicht oder nur unwesentlich vertreten. Ein Schiffswert, der sich in der Mitte zwischen diesem Schiffsbeitragswert und dem Wert nach den DTV-Tabellen befinden würde, käme wahrscheinlich den tatsächlichen Gegebenheiten nahe. Die Versicherer rechnen bei ihrer Bedarfsprämie in der Schiffsversicherung mit einem Kaskoanteil daran von etwa 60 %

und einem Haftpflichtanteil von 40 %.

Die Richtlinien des IVR haben Vorzüge, die von der DTV-Tabelle übernommen werden sollten, zumal der Vergleich beider ergibt, daß die Tabelle des DTV Anregungen von der des IVR erhalten hat. Die DTV-Tabelle sollte sich hinsichtlich der Intervalle der Tonnenzahl wie die des IVR aufgliedern, denn kleinere Intervalle und damit mögliche Zwischenwerte tragen zu einer genaueren Bewertung bei. Ferner sind die Restprozentsätze des IVR besser untergliedert und werden damit den wirtschaftlichen Gegebenheiten hinsichtlich tatsächlicher erfolgter Abnutzung besser gerecht. Schließlich aber sollte die DTV-Tabelle das Regulativ der Konjunkturzuschläge übernehmen. Sie erlauben die Aufstellung einer festen Tabelle, die auch in der Folgezeit unverändert bleiben und durch in Prozentzahlen ausgedrückte Zuschläge dem jeweiligen Preisniveau angepaßt werden kann. Die Aufgabe, den jeweiligen Zuschlag festzustellen, müßte einer von allen Beteiligten zusammengesetzten Kommission übertragen werden.

8.5. Richtlinienvorschlag

8.5.1. Güterschiffe

Es kann hier kein Richtlinienvorschlag mit einzelnen technischen Werten angegeben werden.

Die neu aufzustellenden DTV-Richtlinien sollten jedoch weiter aufgeschlüsselt werden. So wird der Wert eines Binnenschiffes maßgeblich auch von seiner technischen Ausrüstung beeinflußt. Es müßte also berücksichtigt werden, ob das Schiff mit mechanischen oder motorbetriebenen Ankerwinden ausgerüstet ist, ob es sich um ein modernes Hydrauliksteuerhaus oder um ein solches herkömmlicher Bauart handelt, ob Radareinrichtungen oder Schiffstelefon vorhanden ist, welcher Art die Laderaumabdeckung ist, ob Luken, Wellblech- oder Holzabdeckung, ob eine mit dem Hauptmotor gekoppelte Motor-

lenzpumpe oder nur eine Hilfspumpe vorhanden ist. Vereinfacht ist also bei der Ausrüstung zwischen einer Standard- oder Normalausrüstung und einer technisch gehobenen zu unterscheiden. Es müßten an dem Schiff vorgenommene Umbauten und - oder Generalüberholungen berücksichtigt werden, da sie zu einer Wertsteigerung des Schiffes und zu einer anderen Abschreibungsdauer führen. Dies gilt auch für wesentliche Reparaturen oder Überholungen des Motors. Die DTV-Tabelle sollte bei den Grundwerten eine engere Staffelung hinsichtlich der Tonnenzahl und verbunden damit eine engere Wertstaffel einführen. Die Tonnenwerte sollten getrennt nach Schiffskörper und Zubehör aufgeschlüsselt werden. Für Tankschiffe (und Chemietanker) sollten eigene Grundwerte eingeführt werden, die besser auf die speziellen Belange und Ausrüstung der Schiffe eingehen. So könnten auch Füll- und Heizeinrichtungen berücksichtigt werden. Die Statistik zeigt, daß Schiffe eine sehr lange Lebensdauer haben. Sie geht weit über 40 Jahre hinaus. Dies muß berücksichtigt werden. Restwerte sind nicht schon nach 40 Jahren, sondern erst nach 50 Jahren anzunehmen. Bei Aufstellung der Grundwerte sollten sich die Versicherer nur an den tatsächlichen Schiffswerten ausrichten. Um die Bedarfsprämie zu erhalten, müssen die Prämiensätze verändert, nicht aber die Schiffswerte künstlich erhöht werden. Der bei Kollisionsschäden maßgebende Haftungswert kann nicht mit dem Kaskowert gleichgesetzt werden.^{373a)} Der Verfasser empfiehlt eine Trennung des Kasko- und Haftpflichtrisikos, die zwar in einer Police versichert werden könnten, aber mit getrennten Summen und Prämiensätzen. Hierauf wird näher in dem Abschnitt: Der Versicherungswert im Schadensfall eingegangen.

Ist nach der bisherigen Berechnung der Wert der Motorenanlage unter anderem³⁷⁴⁾ deswegen berücksichtigt, weil

373a) Vgl. Abschn. VIII 2.2.1, S. 165 f.

374) Der Motor ist aber auch wesentlicher Bestandteil des Schiffes, BGHZ 26, 225 f.

sie mit zur Haftungsmasse Schiff gehört und für den Haftpflichtanteil bei der Prämienbemessung von Bedeutung war, so bleibt auch nach der vorgeschlagenen Trennung bei der Berechnung die Einbeziehung des Motorenwertes notwendig. Die Möglichkeit des Totalverlustes besteht nach wie vor. Der Kaskoversicherer ist bei ihm leistungspflichtig, auch wenn eine Maschinenversicherung besteht. Ferner muß er leisten bei Maschinenschäden, die auf ein äußeres Ereignis, etwa einem Schraubenaufschlag oder einer Strandung, zurückzuführen sind.

Die Feststellung des Versicherungswertes des Schiffes nach diesen Richtlinienvorschlägen kann formularmäßig geschehen. Es empfiehlt sich, daß der DTV ein der Tabelle entsprechendes Formular aufstellt, das von sich aus schon eine Unterteilung hinsichtlich der verschiedenen Wertmerkmale enthält. Ein so sorgfältig unter Beachtung der wesentlichen Merkmale ermittelter Wert könnte nicht nur für den Versicherer, sondern auch für andere Institutionen von Vorteil sein, wie die Kreditinstitute und die IVR. Dies setzt freilich voraus, daß die Grundwerte im Einvernehmen mit ihnen festgesetzt werden. Da eine im wesentlichen gleiche Interessenlage vorliegt, erscheint dies möglich. Auch die Oberfinanzdirektionen haben in diesem Wert einen guten Anhaltspunkt für die Schiffsbewertung. Ist der Wert eines Binnenschiffes einmal so festgelegt, so muß von Zeit zu Zeit allerdings eine Anpassung an die wirtschaftlichen Gegebenheiten erfolgen. Hierzu bedarf es jedoch nicht jeweils wieder einer neuen Tabelle, sondern nur eines Teuerungszuschlages. Ein derartiger Zuschlag müßte nicht nur, wie vom IVR schon praktiziert, zwischen Schiff und Maschine, sondern auch hinsichtlich der Position Ausrüstung unterscheiden. Ein zu berechnender Teuerungszuschlag setzt ein Basisjahr voraus. Liegt es zu weit zurück, so bedarf es für die Feststellung der Schiffswerte

eines umfangreichen statistischen Materials, das in der notwendigen Ausführlichkeit in der Vergangenheit nicht immer vorhanden ist. Es empfiehlt sich daher, für diese Unterlagen auf den Zeitraum der Tabellenerstellung abzustellen, weil dies die Zusammenstellung der notwendigen Wertunterlagen ganz wesentlich erleichtert. Ist einmal ein Basisjahr vorhanden, so bereiten die Teuerungs- bzw. Wertzuschläge keine nennenswerten Schwierigkeiten mehr. Eine Ermittlung ist bisher getrennt von der IVR und dem DTV vorgenommen worden. Die Ermittlungen beim DTV sind verhältnismäßig jungen Datums. Sie basieren auf der Preissteigerungsklausel bzw. dem Trendzuschlag und haben die Aufgabe, die durch die Preissteigerungen bei Reparaturen eingetretenen Verluste der Versicherer abzufangen. Diese vorgeschlagene Wertermittlung des Schiffes führt zweifellos zu einer Mehrbelastung der Versicherer. Sie sollten sie jedoch auf sich nehmen. Die Sanierung der seit Jahren mit Verlust arbeitenden Binnenkaskoversicherung nötigt zu Anstrengungen auf allen Gebieten. Eine sachgerechte Schiffsbewertung ist hierzu ein wirksamer Beitrag. Oft werden Sanierungsbemühungen durch Festsetzung eines zu geringen Schiffswertes vereitelt. Die für den Versicherungsnehmer hinsichtlich des Kollisionshaftpflicht- und Totalverlusttrisikos daraus folgenden Nachteile sollen durch eine billigere Kollisionsexzedentenversicherung vermieden werden, ohne daß aber damit ein wirksamer Sanierungsbeitrag geleistet wird. Solche Versicherungswertbestimmung kann nur dann Bedeutung gewinnen, wenn sie nachhaltig und einheitlich betrieben wird. Da das Aufsichtsamt wegen § 148 VAG nicht helfen kann, hängt die konsequente Durchführung von Empfehlungen des DTV und der Einsicht der Versicherer ab.

Die so ermittelten Versicherungswerte werden wegen des fehlenden "Haftpflichtanteils" unter denen der jetzt geltenden DTV-Tabelle liegen. Bei gleichbleibendem Prämien-satz würde die Bedarfsprämie somit nicht erreicht. Hier

bieten sich zwei Lösungswege an. Entweder heben die Versicherer die Prämiensätze an, auch wenn sie sich dann der optisch ungünstig wirkenden drei Prozentgrenze nähern, oder aber man entschließt sich zur Berechnung nach der Tonnenzahl des Schiffes.³⁷⁵⁾ Der Prämienbetrag pro Tonne kann nach den verschiedenen Schiffstypen gestaffelt werden und wird somit dem jeweiligen Risiko gerecht. Ferner ist auch das Alter des Schiffes zu berücksichtigen, um auch bei fortschreitender Abschreibung einen gleichbleibenden Prämienbetrag zu erhalten. Auch müßte bei neuen Schiffen ein Zuschlag erfolgen, da der Versicherer ja mit höheren Summen für den Fall des Totalverlustes im Risiko ist. Die Tonnenzahl ist eine objektive, sich aus dem Eichschein ergebende Größe. Der Versicherungsnehmer hätte dann die Wahl, ob er eine geringere Tonnenzahl bei geringerer Abladung mit der Folge der Leistungsfreiheit des Versicherers bei Überschreiten der Abladetiefe oder aber die größte überhaupt zulässige Ladetonnage der Police zugrunde legen will. Empfehlenswert wird es sein, die höchstmögliche Eichung der Police zugrunde zu legen, um Differenzen im Schadensfall zu vermeiden.³⁷⁶⁾ Für Sanierungsmaßnahmen können Prämien erhöhungen oder -ermäßigungen durch Heben oder Senken des Tonnensatzes erfolgen. Doch auch für den Versicherungsnehmer bringen derartige Bewertungs-Richtlinien Vorteile. Eine so vorgenommene

375) So schon Corolian in NeumZ 1933, 723, der schon zu diesem Zeitpunkt die bisherigen Prämienberechnungsmethoden für dringend reformbedürftig hielt, ohne allerdings mit seinem Vorschlag in der Praxis durchzudringen. Überlegungen beim DTV gehen zur Zeit dahin, eine Tonnenprämie zwar nicht etwa als neuen Prämientarif einzuführen, sie jedoch mehr oder weniger als eine Hilfsgröße mit Kontrollfunktion zu berücksichtigen. Die Versicherungsvereine a.G., die früher Mitgliedsbeiträge nach der Tonnenzahl des Schiffes berechneten, pflegen diesen jetzt auch in einem Prozentsatz vom Schiffswert zu berechnen. Kress, S. 71

376) Ähnlich auch das zukünftige Haftungsabkommen für die Binnenschifffahrt (CLN), das die Wasserverdrängung bei höchstzulässiger Tauchtiefe zugrundelegt (Art. 6)

Schiffswertermittlung wird in den allermeisten Fällen eine Werttaxe überflüssig machen, deren Kosten der Versicherungsnehmer ja zu tragen hat.³⁷⁷⁾ Im Schadensfall hat er nicht den Einwand der Unterversicherung zu fürchten. Langwierige Ermittlungen oder gar Rechtsstreitigkeiten bleiben oft erspart.

Da eine Aufstellung derartiger Richtlinien in absehbarer Zeit jedoch wohl nicht erfolgen wird, ist die derzeitige Stellung und Funktion des Versicherungswertes in der Binnenschiffsversicherung weiter zu untersuchen.

8.5.2. Fahrgastschiffe

Bewertungsrichtlinien für die Schiffswerte von Fahrgastschiffen sind nicht vorhanden. Dies erklärt sich aus ihrer vergleichbar geringen Zahl.³⁷⁸⁾ Versicherungsschutz wird gegeben nach den AVB-Flußkasko und den Besonderen Bedingungen, so daß die Versicherungswertklausel gilt. Den Herstellungswert nach den erfolgten Neubauten zu bestimmen, würde wegen der geringen Anzahl³⁷⁹⁾ zu Verzerrungen führen. Da der Bestand der Schiffe andererseits überaltert ist, müßten, um einen sachgerechten Wert zu erhalten, diese in Zusammenarbeit von Werften, Sachverständigen, Versicherern und Versicherungsnehmern festgelegt werden, die sich nach dem Wert pro Passagierplatz³⁸⁰⁾ auszurichten hätten. Durch Multiplikation mit der Gesamtpersonenkapazität würde sich dann der Wert des Fahrgastschiffes errechnen. Eine Abstufung nach Ausrüstung und Einrichtung ließe sich erreichen durch Differenzierung der Werte hinsichtlich Normal- und gehobener Ausstattung.

377) Sie kosten z.B. bei einem Wert von 200.000,-- DM 257,50 DM, bei 400.000,-- DM 301,25 DM, über 500.000,-- DM 345,-- DM jeweils zuzüglich Kosten

378) Am 31.12.1970 515 Schiffe mit 145.853 Plätzen, davon 290 älter als 30 Jahre. Stat.Jahrb.1972, S. 333

379) 1970 9, 1971 6 Neubauten; Stat.Jahrb.1971, 327;72,333

380) Weniger brauchbar erscheint als Wertmaßstab die Tonnage, da das wertmäßige Schergewicht hier nicht beim Schiffskörper liegt

Von diesen so errechneten Werten sind Alters- und Abnutzungsabzüge zu machen. Umbauten und wesentliche Erneuerungen müßten auch hier bei der Wertberechnung berücksichtigt werden.

Schließlich wäre gesondert noch die Maschinenanlage zu berechnen.

8.6. Änderung des § 141 VVG

Die Vorschriften des VVG hinsichtlich der Versicherungswertbestimmung in der Schiffsversicherung sind unvollständig und lückenhaft. § 141 VVG gibt nur einen zeitlichen Hinweis für die Wertbestimmung, nicht aber einen materiellen. Es ist dem Schrifttum, vor allen Dingen aber der Praxis überlassen geblieben, eigene Begriffsbestimmungen und Richtlinien zu schaffen. Die Auffassung der Praxis hat sich jetzt in der Versicherungswertklausel manifestiert und kann als gesichert gelten. Bei einer Neufassung des § 141 VVG könnte also auf diese Definition zurückgegriffen werden. Da die Versicherer jedoch eine für sie notwendige Begriffsbestimmung haben, besteht für eine Änderung des § 141 VVG keine Notwendigkeit. Auch wegen der vergleichsweise geringen Bedeutung der Flußkaskoversicherung sowie der wenigen bisher erfolgten Änderungen des VVG, verbunden mit dem dafür notwendigen gesetzgeberischen Aufwand, ist die Änderung des VVG nicht opportun.

VI Vertragliche Grundlagen

Die Festlegung des Versicherungswertes kann auf zweierlei Weise erfolgen, entweder einseitig durch den Versicherungsnehmer oder durch Vereinbarung mit dem Versicherer.

1. Wertfestlegung durch den Versicherungsnehmer

Die Möglichkeit der einseitigen Festlegung des Versicherungswertes durch den Versicherungsnehmer ist zulässig. Dies ergibt sich e contrario aus § 57 VVG. Wenn Bruck³⁸¹⁾ , , deshalb die Auffassung vertrat, daß die Bestimmung des Versicherungswertes dem Versicherungsnehmer überlassen bleiben kann, so ist dies richtig. Der Widerspruch, der sich gegen diese Auffassung richtet, beruht auf dem in diesem Zusammenhang mißverständlichen Wort Bestimmung, das im Sinne von Bewertung verstanden wird.³⁸²⁾

Der Versicherungsnehmer wird regelmäßig eine Versicherungssumme entsprechend dem von ihm angenommenen Versicherungswert nennen. Dabei bleibt jedoch zunächst offen, ob durch ihn eine richtige Bewertung des Schiffes vorgenommen worden ist. Man spricht deshalb von einer offenen Police³⁸³⁾ im Gegensatz zu einer taxierten. Bei dieser Art der Festlegung des Versicherungswertes trägt der Versicherungsnehmer das Risiko der Fehlschätzung.³⁸⁴⁾ Entspricht die Festlegung des Versicherungswertes nicht den Tatsachen, so kann sich der Versicherer bei Eintritt des Versicherungsfalles durch die Vorschriften über die Unter- und Überversicherung ausreichend schützen. Dieses Risiko der Versicherungsnehmer wird nur verringert, wenn der Versicherer oder sein Vertreter bei der Festlegung

381) Bruck, PVR, S. 506

382) Möller in Bruck-Möller, VVG, § 52 Anm. 37, der die Meinung Brucks in dem Abschnitt: Verfahren der Bewertung (dort unter: Bewertung bei Vertragsschluß) ohne Begründung ablehnt; ebenso Ehrenzweig, VVG, S. 464, der wenig vorher von dem Versicherungswert als einer gegebenen (objektiven) Größe spricht und damit seine Bewertung meint

383) Bruck-Möller, a.a.O.

384) Bruck-Möller, a.a.O.

Versicherungswertes mitwirken. Die offene Police hat für den Versicherungsnehmer auch den Nachteil, vornehmlich bei Totalverlust des Binnenschiffes, daß er nach Eintritt des Versicherungsfalles die Umstände darlegen muß, die die Höhe des Versicherungswertes ergeben, und dies für ihn eine oft nur schwer lösbare Aufgabe ist.

Es ist fraglich, ob bei der einseitigen Festlegung des Versicherungswertes und der Versicherungssumme durch den Versicherungsnehmer, dieser auch die mögliche Beitragspflicht im Havarie-grosse-Fall bzw. die mögliche Höchsthaftung im Kollisionsfall ausreichend bedenkt.³⁸⁵⁾

2. Wertvereinbarung

Die einseitige Festlegung des Versicherungswertes durch den Versicherer ist im Gesetz nicht vorgesehen und ist in der Praxis auch die absolute Ausnahme. In der Mehrzahl der Fälle wird der Versicherungswert durch Vereinbarung mit dem Versicherer zustandekommen. Hierbei ist die Vereinbarung nach einer Taxe jedoch nicht die Regel. Die Vereinbarung kann stillschweigend oder ausdrücklich getroffen werden.

2.1. stillschweigend

Versicherer und Versicherungsnehmer können bei der Versicherungswertbestimmung von einer gemeinsamen Bewertungsgrundlage ausgehen. Versicherungswert und -summe wären in diesem Fall nicht gesondert zu benennen, sondern könnten aus dem Gesamtinhalt des Versicherungsvertrages im Wege der Auslegung ermittelt werden. Eine Vereinbarung dieser Art ist in der Binnenschiffsversicherung jedoch nicht üblich. Ein von beiden Parteien anerkannter Bewertungsrahmen ist nicht vorhanden. Die DTV-Richtlinien über die

385) Jacobi, S. 44

Errechnung des Versicherungswertes sind vielen Versicherungsnehmern unbekannt, werden andererseits aber auch als übersetzt und für den Einzelfall nicht tragbar angesehen. Schließlich ist stets eine Versicherungssumme in der Police ausdrücklich festgelegt, da von ihr die Prämienberechnung ausgeht und dem Versicherer daran gelegen ist, daß seine voraussichtliche Höchstleistung ausdrücklich festgelegt wird.³⁸⁶⁾ Die vereinbarte Versicherungssumme gibt zwar keine Auskunft über den tatsächlichen Versicherungswert, läßt jedoch die Auslegung zu, daß sie auch als stillschweigend vereinbarter Versicherungswert gelten soll, da im Zweifel stets eine Vollwertversicherung gewollt sein wird.

2.2. ausdrücklich

Die Festsetzung des Versicherungswertes erfolgt regelmäßig kraft ausdrücklicher Vereinbarung. Der Versicherungsnehmer wird bei der Antragstellung neben den für die Bestimmung des Schiffes notwendigen Daten auch seine Vorstellungen über diesen Wert bekannt geben. Der Versicherer ist nach den Schiffsdaten in Verbindung mit der DTV-Tabelle und an Hand eigener Erfahrungswerte in der Lage, sich zu den Wertvorstellungen zu äußern. Er ist auch nicht auf die Angaben des Versicherungsnehmers über die Schiffsdaten angewiesen, sondern kann diese auch den Klassifikationsregistern entnehmen. Beide Vorstellungen werden selten genug übereinstimmen, so daß der in der Police festgelegte Versicherungswert nur allzuoft eine "Kompromißvorstellung" der Parteien darstellt. Bei den Gegenseitigkeitsvereinen wird der Wert vom Vorstand im Einvernehmen mit dem Mitglied festgelegt.

386) Auch wegen einer evtl. notwendigen Rückversicherung ist die Bestimmung einer Versicherungssumme unerlässlich

3. Vorübergehende Festlegung (vorläufige Deckungszusage)

Die Deckungszusage³⁸⁷⁾ ist die Erklärung des Versicherers, des Abschlußagenten oder seines sonstigen Vertreters, den an ihn gerichteten Antrag auf Abschluß eines Versicherungsvertrages vorläufig anzunehmen, ohne daß bereits über alle wesentlichen Vertragspunkte Einigung besteht. Zu Deckungszusagen kommt es in der Flußkaskoversicherung vorwiegend aus zwei Gründen. Einmal dann, wenn Unklarheit wegen der endgültigen Prämienhöhe besteht, weil bei dem Vorversicherer aufgrund des Sanierungsabkommens erst Anfrage wegen der Schadensquote gehalten werden muß. Ferner dann, wenn die Versicherungssumme deshalb noch nicht endgültig festgelegt ist, weil die Herstellung einer Werttaxe vereinbart worden ist. Die Versicherungsdauer ist von vornherein auf einen bestimmten Zeitraum festgelegt. Ein sich anschließender Versicherungsvertrag ist üblich, aber nicht notwendig, da es sich um zwei selbständige Rechtsverhältnisse handelt.³⁸⁸⁾ Für die Deckungszusage bestehen keine gesetzlichen Formvorschriften, jedoch erfolgt sie in aller Regel schriftlich.³⁸⁹⁾ In ihr wird meist auf die in Betracht kommenden Versicherungsbedingungen oder besonderen Vereinbarungen hingewiesen.³⁹⁰⁾ In der Deckungszusage bedarf es der ausdrücklichen Festlegung eines Versicherungswertes, damit der Versicherer Klarheit über seine mögliche Höchstleistung gewinnt. Bei Deckungszu-

387) Gegen den Begriff Deckungszusage wendet sich mit Recht Ehrenzweig, VVG, S. 193, da die Deckung nicht zugesagt, sondern gewährt wird. Er verwendet dagegen den wenig glücklichen Begriff des Haftbriefs. Besser ist die auch von Bruck, VVG, § 1 Anm. 29, gewählte Bezeichnung der "Deckungsgewährung" oder aber die Bezeichnung "Deckungsvertrag"

388) Prölss-Martin, VVG, Zusatz § 1 Anm. 2; Ritter-Abraham, Vorbem. IV Anm. 40

389) Empfehlung des Aufsichtsamtes, VA 1927, 95/96

390) Bruck, VVG, a.a.O.

sagen ist deshalb die Bereitschaft der Versicherer größer, den vom Versicherungsnehmer vorgeschlagenen niedrigeren Wert erst einmal dem Vertrag zugrundzulegen. Der Versicherer erhält dann zwar auch eine relativ niedrigere Prämie, wenn nicht eine besondere Vereinbarung oder aber eine spätere Berechnung vorgesehen ist, ist aber auch für den Fall des Totalverlustes nicht zu hoch verpflichtet. Der Versicherer, Makler oder Agent wird zwar schon zu diesem Zeitpunkt auf die DTV-Tabelle und die dort niedergelegten Werte vorsorglich hinweisen, jedoch nicht mit der bei Abschluß des Vertrages üblichen Eindringlichkeit oder Schärfe. Dieses Verhalten ist zwar verständlich, jedoch wegen der notwendigen Einheitlichkeit des Versicherungswertes nicht erwünscht, da diese Zwiespältigkeit die Ernsthaftigkeit der Versicherungswertvorstellungen der Versicherer nur unnötig in Frage stellt.

Denkbar ist auch, daß Prämie und Versicherungswert in der Deckungszusage offen bleiben und abhängig gemacht werden von dem Ergebnis der Werttaxe des Sachverständigen. Ergeben sich hierbei für die Prämienberechnung keine Schwierigkeiten,³⁹¹⁾ so kann es doch zu Auseinandersetzungen über den Versicherungswert und damit die Höhe der Entschädigung kommen, wenn ein Versicherungsfall zwar nach materiellem Versicherungsbeginn aber vor Vorliegen einer Werttaxe eintritt. Welcher Wert ist dann maßgebend? Wohl der der DTV-Tabelle, da die Versicherungswertklausel gilt, die auf den Herstellungs- oder Anschaffungswert eines neuen Schiffes nebst Altersabzügen abstellt. Die Wertvorstellungen des Versicherers sind in der DTV-Tabelle nie-

391) Wieseemann, S. 29, 30, ist der Auffassung, daß mit Abschluß des Vertrages der Umfang der Prämienleistung bestimmt, wenn auch nicht errechnet ist. Er ist nur nach dem Tarif des Versicherers anteilmäßig vorzunehmen, das Risiko sei auch keinesfalls größer als bei einem gewöhnlichen Versicherungsvertrag

dergelegt, der sich der Versicherungsnehmer in diesem Falle nur zu gerne anschließen wird.

Da ein Sachverständigenverfahren nach §§ 22, 24 AVB-Flußkasko, wie es hier angebracht wäre, in der Neufassung der Versicherungswertklausel in den Besonderen Bedingungen nicht vorgesehen ist, erscheint dies auch als das zutreffende Ergebnis.

4. Festlegungsvorschlag

4.1. Schiffskasko

Die derzeitige Festlegung des Versicherungswertes ist für Versicherer und Versicherungsnehmer gleichermaßen bedenklich, da, von dem Vorliegen einer Werttaxe einmal abgesehen, erst im Schadensfall und dann auch nur im Falle des Totalverlustes, der Versicherungswert eingehend und umfassend festgestellt wird. Ist eine Taxe nicht vereinbart, so muß der Versicherungsnehmer stets des Einwandes der Unterversicherung gegenwärtig sein, vornehmlich dann, wenn es sich um einen ohne Werterhöhung wiederholt prolongierten Vertrag handelt.

Folgt man dem Vorschlag über die neu zu erstellende DTV-Tabelle, so lassen sich hier Verbesserungen erreichen. Es ist bei dem Richtlinienvorschlag der Nutzen eines Formulars hervorgehoben worden, in dem schon die wesentlichen Wertmerkmale der DTV-Tabelle erfaßt sind, wodurch eine schnelle und bessere Bestimmung des Schiffswertes ermöglicht wird. Dieser in dem Formular so festgehaltene Wert könnte dem Versicherungsnehmer bei den Vertragsverhandlungen zur Kenntnis und Billigung überlassen werden. Einigen sich beide auf der Grundlage der Tabelle, so wäre eine für beide Parteien bindende Wirkung durch den Zusatz zu erreichen, daß der festgelegte Versicherungswert als vereinbarte Taxe gilt. Diese Bindungswirkung ist

beiderseits von Vorteil und am ehesten geeignet, zu ausreichenden und anerkannten Versicherungswerten zu gelangen. Dieses Verfahren ist zwar mit erhöhtem Aufwand verbunden, bringt jedoch im Schadensfall erhebliche Vorteile. Die Versicherer könnten für diesen Aufwand sogar eine Geschäftsgebühr verlangen, da der Versicherungsnehmer ja die sonst für das Erstellen einer Werttaxe nötigen Kosten erspart.

Ist der Versicherungsnehmer mit einem derart festgelegten Versicherungswert seines Schiffes nicht einverstanden, so bleibt es ihm unbenommen, eine Werttaxe erstellen zu lassen. Bis dahin ist aber auch im Rahmen der vorläufigen Deckungszusage der von dem Versicherer nach der DTV-Tabelle festgestellte Wert maßgebend. Schließlich kämen die Versicherer oder ihre Vertreter bei einem derart formularmäßig festgestellten Versicherungswert auch voll ihrer Beraterpflicht nach.

Ferner bringt solche formularmäßige Feststellung für den Versicherer den Vorteil der späteren Beweiserleichterung im Schadensfall mit sich, wenn er auf seine bei Abschluß des Vertrages so niedergelegten Wertvorstellung verweisen kann.

Bei der Versicherung von Sportfahrzeugen müßten dem Versicherungsnehmer Tabellen mit dem jeweils neuesten Preisniveau (Listenpreis) vorgelegt werden, die ihm eine sachgemäße Festlegung ermöglichen. Die Vereinbarung einer Taxe ist nicht vorgesehen.

4.2. Kollisionshaftpflicht

Bei der Festlegung der Kollisionshaftpflichtsumme ist eine Vereinbarung der Deckungssumme nicht nötig, da, wie noch aufgezeigt werden wird, hierfür bei jedem Schiff bald eine sich nach der Tonnage richtende Haftungssumme gesetzlich festgelegt wird, die auch als Deckungssumme

gilt. Da insoweit auch die Höhe der Prämie davon abhängig ist und feststeht, bedarf es hierüber keiner gesonderten Vereinbarungen mit dem Versicherungsnehmer.

5. Taxe

Die Möglichkeit, den Versicherungswert durch die Taxe eines Sachverständigen feststellen zu lassen und diesen so gewonnenen Wert dann dem Vertrag zugrunde zu legen, ist in der Versicherungswertklausel ausdrücklich vorgesehen. Eine derartige Absprache ist jedoch in der Praxis noch die Ausnahme.³⁹²⁾ Bevor die Vor- und Nachteile einer Taxvereinbarung gegeneinander abgewogen werden können, ist es notwendig, auf das Wesen der Taxe und ihre Bedeutung einzugehen.

5.1. Begriff

Die grundlegende Bestimmung über die Taxe für die gesamte Schadensversicherung enthält § 57 VVG. Sie läßt sich definieren "als vertragsmäßige Festsetzung des Versicherungswertes für den Eintritt des Versicherungsfalles".³⁹³⁾ Da das VVG das Wort "Taxe" nur erklärend in Klammern setzt, muß der vereinbarte Betrag nicht als Taxe bezeichnet werden, wie andererseits auch die Verwendung des Wortes "Taxe" über die rechtliche Wertung der Abrede nicht allein entscheidend ist.³⁹⁴⁾ Die Taxe geht zwar auf die Anfänge der Seeversicherung zurück, findet sich aber auch schon früh bei der Feuerversicherung von Gebäuden.³⁹⁵⁾ Die zu § 57 VVG entwickelten Grundsätze schließen sich im allgemeinen den zu § 793 HGB

392) Lewis, S. 57, hat schon um 1878 festgestellt, daß "die Taxe in der Binnenversicherung nicht üblich sei"

393) Argus, S. 22

394) Ehrenzweig, VVG, S. 465

395) Buchwalter, S. 81

entwickelten an.³⁹⁶⁾ In den ADS wird die Taxe durch § 6 Abs. 2 näher geregelt. Da die Versicherungsverträge in einer Police dokumentiert werden, spricht man bei einer Versicherung mit Taxvereinbarung von taxierter Police.³⁹⁷⁾

5.2. Bedeutung

Taxierte Policen verfolgen den Zweck, nach Versicherungsfällen die Feststellung der Höhe des vom Versicherer zu leistenden Schadensersatz zu erleichtern.³⁹⁸⁾ Bei Totalschäden ist es für den Versicherungsnehmer oft schwierig, die Höhe des Schadens, also den Wert des Schiffes, bei Beginn der Versicherung darzutun. Liegt eine Taxvereinbarung vor, trifft den Versicherungsnehmer eine derartige Darlegungs- und Beweislast nicht, Ausgangspunkt der Schadensregulierung ist die vereinbarte Taxe. Dies geht aus der Begründung³⁹⁹⁾ hervor: "Die Beweislast ändert sich, wenn die Parteien den Versicherungswert durch Vereinbarung auf eine bestimmte Summe (Taxe) festsetzen. Es bleibt ihm (dem Versicherer) nur der Gegenbeweis vorbehalten, daß die Taxe den Wert, den das versicherte Interesse z.Zt. des Eintritts des Versicherungsfalles (das Schiff bei Beginn der Versicherung) tatsächlich hat, erheblich übersteigt." Das Reichsgericht⁴⁰⁰⁾ hat die Bedeutung der Taxe darin gesehen, "durch Abschneidung der besonders schwierigen, zeitraubenden und kostspieligen Ermittlungen über den Versicherungswert eine im beiderseitigen Interesse des Versicherten und des Versicherers liegende rasche und glatte Erledigung der Schadensvergütung herbeizuführen". Die Taxe hat jedoch nicht nur Bedeutung für den prozessualen Beweis, sondern als privatrechtlich erheb-

396) Motive, S. 127

397) Bruck-Möller, VVG, § 57 Anm. 3

398) Motive, S. 127

399) Motive, a.a.O.

400) RGZ 11, 10 (17)

liche Vereinbarung auch materiellrechtliche Bedeutung.⁴⁰¹⁾ Ehrenberg⁴⁰²⁾ ist zwar der Auffassung, daß die Taxierung ein umständliches und kostspieliges Verfahren sei, das auch nicht durch den Vorteil der Stabilität des künftigen Schadensersatzanspruches ausgeglichen werde. Dem ist aber entgegenzuhalten, daß die Schätzung bei Schiffen nicht schwierig ist und die Kosten für den Versicherungsnehmer durch den Vorteil einer schnellen Schadensfeststellung und -regulierung bei weitem aufgewogen werden.⁴⁰³⁾ So ist denn auch die Taxe namentlich in der Seeversicherung "unentbehrlich und üblich".⁴⁰⁴⁾ Diese Vorteile der Taxe hat auch der Gesetzgeber gesehen und dabei wohl in Kauf genommen, daß die Regelung zu einer Bereicherung des Versicherungsnehmers führen kann, weil entweder die Taxe von Beginn an zu hoch bemessen war, oder weil nachträglich der Versicherungswert abgesunken ist. Da der Versicherungswert des Schiffes als der Wert des Schiffes, den dieses bei Beginn der Versicherung hat, festgelegt ist, ist er der Vereinbarung einer Taxe grundsätzlich gleichgestellt.⁴⁰⁵⁾ Der wesentliche Unterschied zwischen beiden liegt in der Verschiedenheit der Beweislast, so daß die Vereinbarung einer Taxe immerhin noch als großer Vorteil zu bezeichnen ist, da der Versicherungsnehmer vom Nachweis der Höhe des Versicherungswertes befreit ist.⁴⁰⁶⁾ In der Praxis wird die Taxierung bei Verträgen solcher Versicherungszweige angewendet, in denen dem versicherten Objekt

401) Kisch, S. 7

402) Ehrenberg, Versicherungswert, S. 380 und 410

403) v. Gierke, Versicherungsrecht, S. 266

404) Hagen, Seeversicherungsrecht, S. 83

405) Prölss-Martin, § 57 Anm. 1, wollen der Taxe deshalb in der Transportversicherung keine große Bedeutung beimessen

406) Argus, S. 51; Drefahl, S. 39; Möller, Bereicherungsverbot, AiDA, S. 80, spricht von einem "durchweg aussichtslosen Unterfangen" des Versicherers, wenn er beweisen will, daß schon der Anfangswert erheblich niedriger war als der vereinbarte Taxbetrag

ein verhältnismäßig gleichbleibender Wert innewohnt oder eine Schadensermittlung nach Eintritt des befürchteten Ereignisses sehr schwierig oder sogar unmöglich scheint.⁴⁰⁷⁾ Die Taxe bleibt auch dann maßgebend, wenn der wirkliche Versicherungswert sich verändert,⁴⁰⁸⁾ etwa durch Umbau oder Modernisierung des Schiffes. Es bedarf dann einer neuen Vereinbarung in Form der Nachtragstaxe.

Die Taxe entfaltet ihre Bedeutung nicht nur bei der Ermittlung des reinen Schiffswertes, sondern kann auch im Rahmen der Deckung der Adhäsionshaftpflichtschäden Hinweise geben. Zwar ist die Taxe nur zwischen den Parteien des Versicherungsvertrages verbindlich, der geschädigte Dritte kann in ihr jedoch einen Anhalt für den Wert des Haftungsgegenstandes des gegnerischen Schiffes in unbeschädigtem Zustand haben.⁴⁰⁹⁾

Ob bei einer Taxvereinbarung die Auskunfts- und Belegpflicht nach § 34 VVG im Schadensfall bestehen bleibt, ist strittig. Bruck-Möller⁴¹⁰⁾ sind der Auffassung, daß eine derartige Pflicht nach der getroffenen Taxvereinbarung nicht besteht, soweit sie dazu dient, den Versicherer über den Ersatzwert zu informieren. Diese Obliegenheiten sollen erst dann wieder aufleben, wenn der Versicherer

407) Buchwalter, S. 121

408) Ritter-Abraham, § 6 Anm. 24

409) Bruck-Möller, VVG, § 57 Anm. 5; Kisch, S. 2, hält die Taxe bei der Vermögensversicherung i.e.S. (Haftpflicht oder Rückversicherung) generell für denkbar. In der Seeversicherung gilt bei mittelbaren Kollisionsschäden, sofern keine Kollisions-excedentenversicherung genommen ist, die Schiffswertklausel: Als Schiffswert i.S. des § 78 Abs. 2 ADS gilt die Gesamt-Kaskotaxe. Nr. 7 der DTV Kaskoklausel (Reise) Handbuch S. 150. Die Gesamt-Kaskotaxe kann sich aus mehreren einzelnen Taxen (für Schiff oder Motor) zusammensetzen

410) Bruck-Möller, VVG, § 57 Anm. 31

die Taxe "anficht".⁴¹¹⁾ Baur⁴¹²⁾ dagegen will derartige Obliegenheiten fortbestehen lassen, da die Taxe ja nur die Beweislast umkehre. Dies ist abzulehnen, da es ja gerade Sinn der Taxvereinbarung ist, Ermittlungen über den Wert zu unterbinden. Wollte man also die Auskunfts- und Belegpflicht im Schadensfall zulassen, so wäre der Zweck der Taxe umgangen.

5.3. Vereinbarung

5.3.1. Inhalt

Die Taxe ist die Vereinbarung⁴¹³⁾ zwischen dem Versicherer und dem Versicherungsnehmer über einen Betrag, der während der Dauer des Versicherungsverhältnisses als Versicherungswert und bei Eintritt des Versicherungsfalles als Maß der Ersatzleistung des Versicherers zu gelten hat.⁴¹⁴⁾ Ein bestimmter Ausdruck für die Vereinbarung ist nicht vorgeschrieben,⁴¹⁵⁾ es entscheidet der irgendwie zum Ausdruck gebrachte Parteiwille.⁴¹⁶⁾ Die Beweislast für das Zustandekommen einer Taxvereinbarung trifft denjenigen, der sich auf sie beruft.⁴¹⁷⁾ Auch der Nachweis des Schadens

411) So i.E. auch Ritter-Abraham, § 6 Anm. 33; Sieveking, S. 38; Voigt, S. 101, die von Bruck-Möller fälschlicherweise der Gegenmeinung zugerechnet werden. Diese Autoren verlangen eine Auskunfts- und Belegpflicht nur bei erfolgtem Herabsetzungsverlangen, also dann, wenn Bruck-Möller die Obliegenheiten wieder aufleben lassen wollen, weil der Versicherer die Taxe "anficht"

412) Baur, S. 43

413) Bruck, Taxe in VuGeldw. 1926, S. 308. Bei den öffentlichrechtlichen Feuerversicherungsanstalten ist die Taxe oder Schätzung eine von der Anstalt einseitig vorgenommene Ermittlung des Versicherungswertes

414) Buchwalter, S. 76

415) Gerhard-Hagen, § 57 S. 267; Bruck, PVR, S. 507; Kisch, S. 6; Ritter-Abraham, § 6 Anm. 21

416) Bruck-Möller, § 57 Anm. 18

417) RGZ 19, 207 (211); Hagen, Versicherungsrecht, S. 473; Prölss-Martin, § 57 Anm. 2

bleibt davon unberührt.⁴¹⁸⁾ In der Praxis werden sich in der Schiffsversicherung aufgrund der Versicherungswertklausel Auslegungs- und Beweisschwierigkeiten nicht ergeben, da für die Feststellung des Versicherungswertes durch Taxe ein "Verlangen" von Versicherungsnehmer oder Versicherer vorliegen muß. Dies wird in aller Regel bei Abschluß des Vertrages geäußert. Ein Sachverständiger⁴¹⁹⁾ erstellt dann eine Werttaxe. Ihr Ergebnis oder aber die Taxe insgesamt wird als Anlage, Bestandteil des Vertrages (Police). Taxe und Versicherungssumme werden sich decken, weil sie bei Vertragsschluß entsprechend der Taxe festgesetzt zu werden pflegt.⁴²⁰⁾ Ist jedoch eine Taxe vereinbart, aber im Vertrag keine Versicherungssumme angegeben, so ist im Zweifel anzunehmen, daß sie mit dem Taxbetrag übereinstimmen soll, also eine Vollwertversicherung gewollt ist.⁴²¹⁾ Durch die Taxierung nach der Versicherungswertklausel werden mögliche und zulässige Vereinbarungen⁴²²⁾ ausgeschlossen, die die Taxe nur aufgrund von einseitigen Erklärungen des Versicherungsnehmers festsetzen wollen, ohne daß das Schiff vom Versicherer besichtigt und untersucht worden ist. Da das Ergebnis einer Sachverständigen-schätzung für die Taxe maßgebend ist, gelten die §§ 317 bis 319 BGB analog.

Eine derartige Bestimmung durch den Sachverständigen erfolgt oft erst nach Vertragsschluß und materiellem Versicherungsbeginn. Dann kann eine Rückwirkung vereinbart werden auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses, zumindest hinsichtlich der Prämienbemessung. Sie muß nicht notwendigerweise mit einer vorläufigen Deckungszusage in Wider-

418) Buchwalter, S. 115; Ehrenberg, Versicherungswert, ZVersWiss 1960, S. 410; Baur, S. 41/42

419) Er ist nicht Partei der Taxvereinbarung (Bruck-Möller, § 57 Anm. 16)

420) Bruck, PVR, S. 529

421) Bruck-Möller, § 57 Anm. 18

422) Bruck, PVR, S. 507

spruch stehen, wenn diese nur offen gehalten ist hinsichtlich endgültiger Prämie und Versicherungswert. Der Versicherer ist dann mit der Summe der Werttaxe von Anfang an im Risiko. Tritt der Fall des Totalverlustes vor Fertigstellung der Werttaxe ein, so gilt mangels ausdrücklicher Versicherungswertvereinbarung dann der Wert der DTV-Tabelle.⁴²³⁾ Wird die Vereinbarung erst während des laufenden Versicherungsverhältnisses getroffen, hat sie im Zweifel keine rückwirkende Kraft. Die Taxierung äußert ihre Wirkung hier nur für die Zukunft.⁴²⁴⁾ Sieveking⁴²⁵⁾ ist der Auffassung, daß die Vereinbarung eine bestimmte Summe enthalten muß. Es genüge nicht, daß nur eine bestimmte Grundlage vereinbart werde, auf welcher der Versicherungswert zu berechnen sei. Demgegenüber wird die Auffassung vertreten,⁴²⁶⁾ daß der Bestimmtheit der Taxe die objektive Bestimmbarkeit gleichzusetzen sei. Es wird deshalb auch für zulässig gehalten, den Taxbetrag an einen Index zu knüpfen. Dies wird so ausdrücklich nur für die Versicherung von Waren ausgesprochen, kann jedoch auf die Binnenschiffsversicherung übertragen werden. Wird bei einer Taxvereinbarung die DTV-Tabelle als Grundlage vereinbart, so kann jede Partei, auch ein Dritter, den Wert des Schiffes bestimmen. Es besteht nach der Tabelle ja gleichsam ein Listenpreis für das Schiff. Zu befriedigenden und tragbaren Ergebnissen führt dies freilich nur, wenn man den Vorschlägen über eine zu verbessernde DTV-Tabelle folgt.

423) Siehe VI 3 (vorläufige Deckungszusage)

424) Kisch, S. 3

425) Sieveking, § 793 HGB, S. 38

426) Bruck, PVR, S. 508; Bruck-Möller, § 57 Anm. 19; Ritter-Abraham, § 6 Anm. 20

5.3.2. Rechtsnatur

Die Taxvereinbarung nach § 57 VVG steht in engem Zusammenhang mit dem Versicherungsvertrag. Bei der Beurteilung der Rechtsnatur dieser Vereinbarung ist auf den Zeitpunkt ihres Abschlusses abzustellen.

Die Taxe ist ein Nebenvertrag,⁴²⁷⁾ wenn die Vereinbarung nach Vertragsschluß erfolgt ist. Versicherer und Versicherungsnehmer müssen hier neu in Verhandlung treten. Diese Vereinbarung ist ein selbständiger Vertrag und als solcher anfechtbar. Die rechtmäßige Anfechtung führt zur Nichtigkeit nur dieser Vereinbarung, nicht also auch der des Versicherungsvertrages, da die nachträgliche Taxvereinbarung nicht Bedingung für den Abschluß des Versicherungsvertrages war.

Wird die Taxvereinbarung schon bei Abschluß des Versicherungsvertrages getroffen, so ist sie als "Nebenabrede"⁴²⁸⁾ Bestandteil desselben. Sie ist aber nicht, wie Buchwalter dies formuliert hat, nur ein unwesentlicher Bestandteil. Mit Recht sind auch die Konstruktionen, daß es sich bei der Taxe um einen Vergleich nach § 779 Abs. 1 BGB oder um ein Schuldanerkenntnis nach § 781 S. 1 BGB handele, abgelehnt worden. Durch die Taxierung erfolgt nicht unmittelbar eine Festsetzung der Leistung.⁴²⁹⁾ Auch nach dem Gesetzeswortlaut liegt keine Vergleichsvereinbarung vor, da die Parteien Streit oder Ungewißheit über den Versicherungswert erst gar nicht aufkommen lassen wollen.⁴³⁰⁾

Nach der Versicherungswertklausel ist das vom Versicherer oder Versicherungsnehmer ausgesprochene Ver-

427) Ritter-Abraham, § 6 Anm. 19; er macht jedoch keine Unterscheidung hinsichtlich des Zeitpunktes des Abschlusses der Vereinbarung

428) Baur, S. 8; Bruck-Möller, § 57 Anm. 21

429) Kisch, S. 8

430) Ritter-Abraham, § 6 Anm. 19; Baur, S. 7

langen nach Taxierung eine empfangsbedürftige und formfreie Willenserklärung. Es kann zu jedem Zeitpunkt der Vertragsdauer ausgeübt werden. Beide Parteien sind zur Mitwirkung verpflichtet.⁴³¹⁾ Der Versicherer muß einen von ihm anerkannten Sachverständigen benennen. Der Versicherungsnehmer muß das Schiff bei diesem Sachverständigen zur Taxierung vorstellen. Die Versicherungswertklausel bestimmt, daß die Kosten dieser Abschätzung der Versicherungsnehmer trägt. Das bedeutet, daß der Versicherungsnehmer nicht nur die reinen Kosten des Sachverständigen und seinen eigenen Verdienstausschlag während der Liegezeit (Besichtigung) tragen muß, sondern auch, daß er die Kosten der Hellingnahme, wenn ohne sie eine ordentliche Taxierung nicht möglich ist, auf sich nehmen muß. Der Versicherer darf jedoch sein Verlangen nicht zur Unzeit stellen, muß sich also eine angemessene Zeit gedulden, bis das Schiff zu Reparaturarbeiten ohnehin an der Werft liegt. Der Versicherungsnehmer kann verlangen, daß die Taxe im Versicherungsschein dokumentiert wird.⁴³²⁾ Bei der Versicherung für fremde Rechnung hat der Versicherte keine Möglichkeit, eine Taxvereinbarung vom Versicherer zu verlangen, da er nicht Vertragspartei ist. Er kann dies nur über den Versicherungsnehmer durchsetzen, da dieser dazu im Innenverhältnis verpflichtet sein kann.⁴³³⁾

5.4. Geltungsbereich

Die Taxe hat nur Geltung zwischen den Parteien des Ver-

431) a.M. Bruck-Möller, § 57 Anm. 21

432) Prölss-Martin, VVG, § 57 Anm. 1

433) Dem Versicherten steht deshalb u.U. ein Verweigerungsrecht aus § 76 Abs. 3 VVG zu

sicherungsverhältnisses.⁴³⁴⁾ Bei Versicherung für fremde Rechnung gilt sie auch für den Versicherten, wie auch für Dritte, auf welche das Versicherungsverhältnis, etwa infolge Veräußerung, übergeht.⁴³⁵⁾ Die Geltung der Taxe nur zwischen den Parteien ist ausdrücklich nur aus § 793 Abs. 1 HGB ersichtlich, nicht jedoch aus dem VVG. Es ist jedoch ganz herrschende Meinung, daß dies auch für das VVG gilt.⁴³⁶⁾ Dies ergibt sich schon aus der Natur der Taxe als Vertrag.⁴³⁷⁾ Ein Dritter, etwa der Kollisionsgegner, kann aus der Taxe keine Rechte herleiten.⁴³⁸⁾ So sagt die Taxe nichts über die Höhe der Haftungsmasse "Schiff" aus, wenngleich sie einen guten Anhalt geben wird und ihr damit faktische Wirkung zukommt.

Ähnlich verhält es sich im Dispatcheverfahren. Hier ist allein der sich aus den Richtlinien des IVR ergebende Beitragswert maßgebend, ohne daß die Taxe herangezogen werden kann. Eine Änderung ist hier möglich und denkbar, wenn, wie vorgeschlagen, eine einheitliche Schiffswerttabelle aufgestellt wird, die von neuen tatsächlichen Werten ausgeht.

Baur⁴³⁹⁾ führt als Ausnahmefall der Geltung der Taxe gegenüber Dritten § 67 Abs. 1 VVG an. Der Versicherer soll danach gegenüber dem Dritten einen Schadensersatzanspruch nur in Höhe des Taxbetrages haben, soweit der Versicherungsnehmer entschädigt worden ist. Dem Versicherungsnehmer soll ein Differenzanspruch verbleiben, wenn der Schaden die Entschädigung übersteigt. Dies stellt jedoch keine Ausnahme von der Wirkung der Taxe dar, sondern ergibt sich schon aus dem Gesetz. Der Versicherer kann nur insoweit

434) Anders oft bei ö-r Vers.Anstalten, Bruck, Taxe, VuGeldw. 1926, S. 308

435) Kisch, S. 30

436) Baur, S. 32; Gerhard-Hagen, S. 269; Bruck-Möller, § 57 Anm. 32; Ritter-Abraham, § 6 Anm. 24

437) Clauß, S. 13

438) Kisch, S. 30

439) Baur, S. 73

versuchen, Ersatz zu erlangen, als er geleistet hat. Der Taxbetrag ist daher ohne Bedeutung, und die Rechtslage ergäbe sich ebenso, wenn man das Wort "Taxe" durch das Wort "Versicherungssumme" ersetzen würde. Der Taxe kann jedoch im Verhältnis zu Dritten insofern eine gewisse "Fernwirkung"⁴⁴⁰⁾ zukommen, als eine ordnungsgemäße Versicherungstaxe deckungsgleich sein wird mit einer Werttaxe, die aufgemacht wird, um den Beleihungswert des Schiffes oder den zukünftigen Verkaufswert zu ermitteln.

5.5. Änderungen

Die einmal festgesetzte Taxe kann während der Versicherungsdauer geändert werden, wenn dies durch freiwillige Vereinbarung der Parteien geschieht.

5.5.1. Heraufsetzung

Stellt sich heraus, daß der Wert des Schiffes von Anfang an ein höherer war als angenommen, oder daß er später zugenommen hat (Umbau, Modernisierung etc.), so hat kein Teil die Möglichkeit, aufgrund einer "Unterwertigkeit der Taxe"⁴⁴¹⁾ eine Erhöhung gegen den Willen des Vertragspartners durchzuführen. Baur⁴⁴²⁾ hat dies so begründet: "Da gesetzlich nur die Herabsetzungsmöglichkeit der Taxe erwähnt wird, ist e contrario anzunehmen, daß die Heraufsetzungsmöglichkeit nicht gegeben ist." Ein Recht auf Verweigerung der Heraufsetzung besteht nach ganz herrschender Meinung,⁴⁴³⁾ wenn auch nicht verkannt

440) Bruck-Möller, § 57 Anm. 32

441) Kisch, S. 37

442) Baur, S. 57

443) RGZ 11, 10 (16); Argus, S. 35; Bruck, PVR, S. 509/510; Kisch, S. 37; Voigt, S. 104/105; i.E. auch Ritter-Abraham, § 6 Anm. 25

wird, daß dies in der Praxis zu Unzuträglichkeiten führen kann, vornehmlich für den Versicherer.

Der Versicherungsnehmer kann sich, wenn der wahre Versicherungswert die Taxe übersteigt, durch anderweitige Versicherung des überschießenden Betrages schützen. Er hat ein Interesse an einer möglichst niedrigen Taxe, weil er ohne Rücksicht auf die Höhe der Taxe seine Partschäden am Schiff voll bezahlt bekommt, sofern er die Möglichkeit einer zusätzlichen Interessenversicherung für den Totalverlustfall hat. Dies ist jedoch nur möglich bei einer Deckung nach den ADS.⁴⁴⁴⁾

Der Versicherer muß bei Teilschäden und bei Aufwendungen zur Abwendung, Minderung, Ermittlung oder Feststellung des Schadens bis zur Versicherungssumme (Taxe) in voller Höhe Ersatz leisten,⁴⁴⁵⁾ erhält dafür aber nur eine Prämie, die nach der zu niedrigen Taxe berechnet wird.⁴⁴⁶⁾

Versuche der Versicherer, ein Heraufsetzungsrecht der Taxe einzuführen, haben sich nicht durchgesetzt. Es ist deshalb nach dem 1. Weltkrieg die Kasko-Teilschaden-Klausel⁴⁴⁷⁾ eingeführt worden. Sie wird jedoch in der Binnenschiffsversicherung heute nicht mehr angewendet. Diese Klausel und vergleichbare Bedingungen machten den Sinn und Zweck der Taxe hinfällig, da im Schadensfall nun doch Erhebungen über den Versicherungswert angestellt

444) Wegen deren Abschaffung für die Flußkaskoversicherung siehe auch Abschnitt II 1

445) Ritter-Abraham, § 6 Anm. 25

446) Baur, S. 31, vergleicht dies mit einer Versicherung auf erstes Risiko

447) Im Falle des Teilschadens am versicherten Schiff hatten die Versicherer, falls der wahre Wert des Schiffes größer ist als die Versicherungstaxe, nur im Verhältnis der Versicherungssumme zum wahren Wert des Schiffes. Als solcher gilt anstelle der Taxe der Wert des Schiffes in beschädigtem Zustand am Ort und zur Zeit des Beginns der endgültigen Reparatur zuzüglich der Reparaturkosten, DTV-Handbuch, S. 187

werden mußten, die durch die Taxe ja gerade vermieden werden sollen. Eine ähnliche Regelung trafen die AVB-Flußkasko von 1902,⁴⁴⁸⁾ die den Versicherer berechtigten, im Schadensfall den Versicherungswert, auch wenn dieser taxiert war, von Sachverständigen nachprüfen zu lassen. In diesem Fall galt dann der so ermittelte Wert als Versicherungswert.

Das Argument von Sieveking,⁴⁴⁹⁾ das der Versicherer dadurch, daß er den Taxwert gezeichnet hat, zum Ausdruck gebracht hat, daß er bis zu diesem Betrag die volle Haftung für alle Schäden übernehmen wolle, hat seine Berechtigung behalten. Es ist Aufgabe des Versicherers, bei Vertragsabschluß auf eine ausreichende Taxe zu achten.⁴⁵⁰⁾ Dies berücksichtigen sie dadurch, daß nach der Versicherungswertklausel die Taxierung von einem von ihnen anerkannten Sachverständigen durchgeführt werden muß. Das Abstellen auf jede Versicherungsperiode läßt große Wertunterschiede auch nicht zu, so daß das fehlende Heraufsetzungsrecht der Versicherer nicht unbillig ist.

5.5.2. Herabsetzung

5.5.2.1. nach dem VVG

Vor Eintritt des Versicherungsfalles ergeben sich aus der Übersetzung der Taxe nach dem VVG keine Rechtsfolgen. Weder der Versicherer noch der Versicherungsnehmer können eine Herabsetzung der Taxe verlangen. Eine abweichende Regelung besteht für die Seeversicherung, in der nach § 6 Abs. 2 ADS und § 793 Abs. 2 HGB der Ver-

448) Sammlung DVersWiss, S. 3 und 9

449) Sieveking, S. 39

450) Siehe auch Beratungspflicht VI 3.1.

sicherer eine Herabsetzung dann verlangen kann, wenn die Taxe den wirklichen Versicherungswert übersteigt.⁴⁵¹⁾

Es wird die Auffassung vertreten, daß für das Herabsetzungsrecht der Taxe im VVG § 51 Abs. 1 analog anzuwenden ist, so daß Versicherer und Versicherungsnehmer jederzeit, also auch vor Eintritt des Versicherungsfalles, die Herabsetzung der Taxe verlangen können.⁴⁵²⁾ Diese Auffassung wird jedoch ganz überwiegend abgelehnt, da das Gesetz keinen Anhaltspunkt dafür gibt, daß die Übersetzung der Taxe behandelt werden soll wie die Übersicherung.⁴⁵³⁾ Es widerspräche auch dem "Institut" der Taxe, da ja ein einmal sorgfältig festgelegter Versicherungswert für die Dauer der Versicherungsperiode bestimmend bleiben soll. Es bedeutet auch bei kurzer Versicherungsdauer für beide Parteien keine unzumutbare Härte, auf die Herabsetzung zu verzichten.

Nach § 57 S. 2 VVG kommt es nur darauf an, ob zur Zeit des Eintritts des Versicherungsfalles die Taxe den Versicherungswert übersteigt. Verglichen werden hier Taxe und Ersatzwert. Anders ist es in der Binnenschiffs- und Seeversicherung, da sie von der Fiktion des gleichbleibenden Versicherungswertes ausgehen. Als wirklicher Wert ist hier nicht der Ersatzwert zu ermitteln, sondern der Wert zu Beginn der Versicherung.⁴⁵⁴⁾ Da § 57 VVG zwin-

451) Kisch, S. 21

452) Bruck, VVG, § 57 Anm. 10 u. 12; Bruck, PVR, S. 510; Hinz, S. 25/26

453) Baur, S. 51; Bruck-Möller, § 57 Anm. 35; Buchwalter, S. 109; Ehrenzweig, VVG, S. 466; Gerhard-Hagen, S. 268; Hagen, VersR, S. 474; Kisch, S. 18 (Anm. 26); Lehmann, ZfVW 1911, 788/789; Ritter-Abraham, § 6 Anm. 26

454) Argus, S. 38; Ehrenberg, Versicherungswert, S. 412; Ritter-Abraham, § 6 Anm. 27; Rehm, ZVersWiss 1911, 470, der folgende Fassung eines § 57 S. 2 VVG für die Binnentransportversicherung formuliert hat: "Die Taxe gilt als der Wert, den das versicherte Interesse z.Zt. des Eintritts des VersFalles hat, es sei denn, daß sie den Wert, den das Interesse bei Beginn der Versicherung besitzt, erheblich übersteigt"

gender Natur ist,⁴⁵⁵⁾ sind Vertragsgestaltungen, die die Taxe "unanfechtbar" oder die Geltendmachung der erheblichen Übersetzung beschränken oder erschweren sollen, unwirksam.⁴⁵⁶⁾ Taxen-Beweis-Klauseln⁴⁵⁷⁾ wie "die Taxe ist unanfechtbar" oder "der Versicherer verzichtet auf jeden Nachweis der Taxe" sind ohne Bedeutung. Dagegen sind Vereinbarungen zulässig, die zugunsten des Versicherers vom Gesetz abweichen, wie etwa in der Seeversicherung, oder Vereinbarungen, die Versicherer und/oder Versicherungsnehmer schon vor Eintritt des Versicherungsfalles berechtigen, eine Herabsetzung der Taxe zu verlangen, da insoweit nicht gegen den Zweck des § 57, der gesetzlichen Korrektur bei übersetzter Taxe, verstoßen wird.

Auch in der Seeversicherung kann das Herabsetzungsrecht des Versicherers nicht beschränkt oder ausgeschlossen werden.⁴⁵⁸⁾

Nach dem VVG ist die Entkräftung der Taxe nicht von einer Willenserklärung des Versicherers abhängig, der Richter hat sie von Amts wegen zu berücksichtigen.⁴⁵⁹⁾

Wenn die erhebliche Übertaxierung kraft Gesetzes unverbundlich ist, so verlieren die Konstruktionen,⁴⁶⁰⁾ die die Herabsetzbarkeit erheblich übersetzter Taxen mit den einfachen Überversicherungsbestimmungen in den gleichen systematischen Grundzusammenhang bringen, an praktischer Bedeutung.

In der Seeversicherung tritt eine Vertragskorrektur nicht kraft Gesetzes ein, sondern setzt ein Herab-

455) Bruck-Möller, § 57 Anm. 48

456) Bruck-Möller, § 57 Anm. 48; Baur, S. 57; Kisch, S. 42 f.; Joost, S. 97; a.M. Rehm, ZVersWiss 1911, 472; Buchwalter, S. 65

457) Fricke, Maklerbedingungen, S. 4

458) a.M. allein Rehm, ZVersWiss 1911, 465 f.; gegen ihn Lehmann, ZVersWiss 1911, 789 (792); Hochgräber, ZVersWiss 1926, S. 75 (77); Kisch, S. 43; Ritter-Abraham, § 6 Anm. 36

459) Bruck-Möller, § 57 Anm. 38; Kisch, S. 19/20

460) Gärtner, S. 45/46

setzungsverlangen des Versicherers voraus.⁴⁶¹⁾ Aber auch in der Binnenschiffsversicherung wird es der Versicherer sein, der die Übersetzung geltend macht, da das Gericht kaum in der Lage ist, von sich aus die Übersetzung zu erkennen, wenn es keinen derartigen Hinweis erhalten hat. Beruft sich der Versicherer außergerichtlich auf die Übersetzung der Taxe, so macht er einen Einwand geltend,⁴⁶²⁾ der inhaltlich zu substantiieren ist. Die für diesen Fall gewählte Bezeichnung "Anfechtung" der Taxe ist terminologisch falsch, da es sich hier nicht um ein Gestaltungsrecht der Parteien handelt.⁴⁶³⁾ Das Herabsetzungsverlangen ist ein Einwand, der keiner besonderen Form bedarf.⁴⁶⁴⁾ Dem Versicherungsnehmer wird jedoch oft ein Gegeneinwand gegeben sein. Es war ja ein Sachverständiger mit dem Vertrauen des Versicherers, der die Taxe für das Schiff erstellt hat. Sein Verhalten wird also oft dem Versicherer zuzurechnen sein. Auch hatte der Versicherer im Rahmen seiner Beratungspflicht die Richtigkeit der Taxe zu überprüfen. Es wird also kaum vorkommen, daß ein in der Police als Taxe maßgeblich bezeichneter Betrag als übersetzt bestritten wird, nachdem der Versicherer die Police unterzeichnet hat. Auch ist dieser Beweis immer mit großen Schwierigkeiten verbunden.⁴⁶⁵⁾

Er kann jedoch zur Beweiserleichterung Auskunft von dem Versicherungsnehmer verlangen.⁴⁶⁶⁾

Wann die Taxübersetzung erheblich⁴⁶⁷⁾ ist, ist gesetzlich nicht geregelt. Das Preußische ALR⁴⁶⁸⁾ ließ eine Abwei-

461) Kisch, S. 22; Ritter-Abraham, § 6 Anm. 30

462) RG JRPV 1930, 379 (380); Voigt, S. 100

463) Ritter-Abraham, § 6 Anm. 30

464) Bruck-Möller, § 57 Anm. 42

465) Lehmann, ZVersWiss 1926, 79

466) Schlegelberger, § 6, S. 346; Ritter-Abraham, Anm. 33 zu § 6; Joost, S. 97

467) § 793 Abs. 2 HGB spricht von "wesentlicher Übersetzung", was inhaltlich jedoch das gleiche bedeutet

468) PreußALR, § 2170 II 8

chung bis zu 10 % zu. Das hat auch heute noch Gültigkeit,⁴⁶⁹⁾ wenngleich starre Richtlinien sich nicht aufstellen lassen, so daß auch die Umstände des Einzelfalles berücksichtigt werden müssen. "Die Entscheidung liegt in letzter Linie beim pflichtgemäßen Ermessen des Gerichts",⁴⁷⁰⁾ wobei von ihm die Gründe darzulegen sind, weshalb die Übersetzung für erheblich gehalten wird.⁴⁷¹⁾ Das Gericht muß hierüber nach Angebot durch die Parteien Beweis erheben nach § 286 ZPO.⁴⁷²⁾ Es handelt sich insoweit nicht um die Feststellung eines Schadens, sondern um die Ermittlung des Wertes eines Interesses, um es mit der Taxe zu vergleichen, so daß § 287 Abs. 1 ZPO keine Anwendung findet.⁴⁷³⁾

Wird mit Erfolg der Einwand der erheblich übersetzten Taxe geltend gemacht, so ist hinsichtlich der Folgen zu unterscheiden: War die Taxvereinbarung nachträglich in einem "Nebenvertrag" getroffen worden, so wird aus der taxierten Police eine offene.⁴⁷⁴⁾ An die Stelle des Taxwertes tritt wieder der Wert, der bis zum späteren Abschluß des "Nebenvertrages" (Taxe) zwischen den Parteien vereinbart war.

War die Taxvereinbarung dagegen gleichzeitig mit dem Versicherungsvertrag als "Nebenabrede" getroffen worden, so wird der Versicherungsvertrag im ganzen dadurch nicht beeinträchtigt, sondern anstelle der Taxe tritt nun der objektive zu bestimmende Wert. Die Nebenabrede der Taxe war ja nicht Hauptzweck des Versicherungsvertrages, hat also

469) Bruck-Möller, § 57 Anm. 36

470) Kisch, S. 17

471) RGZ 19, 207 (215)

472) Kisch, S. 17; RGZ 58, 35 (36)

473) Kisch, a.a.O.; Drefahl, S. 43; Bruck-Möller, § 57 Anm. 37

474) Anders in der Seeversicherung. Die Taxe bleibt in verringerter Höhe bindend. Schlegelberger, § 6 Anm. 7; Sieveking, S. 40

nicht das eigentliche Versicherungsbedürfnis überdeckt. Es wäre auch im Ergebnis unbillig, wollte man den Versicherungsnehmer auf diese Weise seines Versicherungsschutzes berauben. Die Öffnung der Police wirkt auch für die Vergangenheit, da ja in der Binnenschiffsversicherung der Wert zu Beginn der Versicherung maßgebend ist. Folglich muß der Versicherungsnehmer auch einen Prämienersatzanspruch haben.

5.5.2.2. durch Anfechtung

Ob neben dem Herabsetzungsrecht nach § 57 VVG noch die Möglichkeit der Anfechtbarkeit der Taxe besteht, ist streitig. Man hat immer angenommen, daß der Versicherer die wesentlich übersetzte Taxe anfechten kann.⁴⁷⁵⁾ Es wird aber auch die Auffassung vertreten, daß ein Anfechtungsrecht nicht bestehe, da der Versicherer durch das Herabsetzungsrecht des § 57 VVG genügend geschützt sei.⁴⁷⁶⁾ Dieses Herabsetzungsrecht ist aber kein ausreichender Schutz, da es auch um die Fragen geht, worauf Bruck-Möller⁴⁷⁷⁾ hingewiesen haben, ob auch dem Versicherungsnehmer ein Anfechtungsrecht zusteht, und ob beide Vertragsteile nicht schon vor Eintritt des Versicherungsfalles anfechten können.

Bei der Anfechtung ist zu unterscheiden zwischen den Erklärungen, die zur Taxvereinbarung geführt haben und dem Inhalt der Taxe. Bei der Taxvereinbarung kann jede Partei, die eine Erklärung dieses Inhalts nicht angeben wollte, oder sich über deren Inhalt im Irrtum befand, die Anfechtung nach § 119 Abs. 1 BGB erklären, wenn sie bei

475) Bruck, PVR, § 57 Anm. 15; Bruck-Möller, § 57 Anm. 53; Hagen, VersR, S. 473; Kisch, S. 4/5; Ritter-Abraham, S. 6 Anm. 19

476) Prölss-Martin, VVG, § 57 Anm. 4

477) Bruck-Möller, § 57 Anm. 53

Kenntnis der Sachlage und verständiger Würdigung des Falles die Erklärung überhaupt nicht oder aber nicht in der Weise abgegeben hätte.⁴⁷⁸⁾ Nach der Ansicht von Prölss können der Versicherungsnehmer oder Versicherer eine solche Anfechtung nicht erklären.

Das Herabsetzungsrecht ist bei dieser Interessenlage aber kein ausreichender Schutz. Es besteht hierfür eine, wenn auch nur formale, Notwendigkeit für das Anfechtungsrecht nach dem BGB.

Irrt sich eine Partei über den Inhalt der Taxe, über den geschätzten Versicherungswert, so ist dies nur ein Irrtum über den Beweggrund, ein unbeachtlicher Fall des Motivirrtums, nicht aber einer, der den Inhalt der Erklärung selbst betrifft, da die abgegebene Erklärung auch wirklich so mitgeteilt werden sollte und über ihre Bedeutung und ihren Sinn auch keine unrichtigen Vorstellungen bestanden.⁴⁷⁹⁾ Möller⁴⁸⁰⁾ ist der Auffassung, daß bei der Taxe der wirkliche Versicherungswert eine wesentliche Eigenschaft der versicherten Sache im Sinne des § 119 Abs. 2 BGB sei. Die allgemeine Auffassung,⁴⁸¹⁾ daß der Wert keine wesentliche Eigenschaft, sondern nur das Ergebnis von Eigenschaften sei, soll für die Taxvereinbarung keine Geltung haben, da hier gerade der wahre Wert wesentlich für die Qualifizierung des versicherten Interesses sei. Dies vermag nicht zu überzeugen, da es einen allgemein gültigen wahren Versicherungswert nicht geben kann, er vielmehr den jeweiligen subjektiven Anschauungen unterliegt. Dies war auch der Beweggrund der Parteien, den Wert durch Vereinbarung festzulegen, um dadurch die Un-

478) Ritter-Abraham, Anm. 19 § 6; Kisch, S. 4; Hagen, VersR, 473; Argus, S. 44

479) Ritter, a.a.O.; Kisch, a.a.O.; Hagen, a.a.O.; Joost, S. 96; RGZ 11, 10 (16); BGHZ 16, 54 (57)

480) Bruck-Möller, VVG, § 57 Anm. 53

481) Palandt, § 119 Anm. 4

sicherheit über den "wahren Wert" zu beseitigen. Auch ist der Versicherungswert keine der Sache anhaftende wesentliche Eigenschaft, was sich schon daraus ergibt, daß er Schwankungen unterworfen ist, weil es darauf ankommt, welche Bewertungsmethode man der Versicherungsdefinition zugrunde legt und wie die jeweiligen Gegebenheiten des Marktes sind.

Auch wegen der Rechtsfolgen einer erfolgreichen Anfechtung ist auf den Zeitpunkt der Taxvereinbarung abzustellen. Wurde sie nach Abschluß des Versicherungsvertrages getroffen, so wird nur die Taxvereinbarung von der Nichtigkeit erfaßt. War die Taxvereinbarung Nebenabrede, so berührt die Nichtigkeit nicht notwendig den ganzen Versicherungsvertrag,⁴⁸²⁾ da die Vereinbarung als Einzelbestimmung nur Teil eines einheitlichen Vertrages ist.

5.6. Stellungnahme

Die Taxe ist in der Binnenschiffsversicherung als "Institut" bekannt, hat sich aber bisher nicht breit durchsetzen können.^{482a)} In der Sportschiffahrt ist eine Taxe entbehrlich, da fast immer ein Listenpreis feststellbar ist. Bei Eigenbauten ist der Wert vergleichbarer Schiffe heranzuziehen. Den Versicherern lag an einer Verbreitung der Taxe so lange aber auch nicht besonders, wie sie ihre Wertvorstellungen durchsetzen konnten. Sie haben aber auch die Bedeutung der Taxe für den Schadensfalls erkannt, die nicht oder nur selten beseitigt werden kann. Vielen Versicherungsnehmern ist der Nutzen der Taxe und ihre praktische Bedeutung bisher nicht bewußt geworden,

482) Argus, S. 44; Bruck-Möller, § 57 Anm. 53; vgl. Ausführungen zu Abschnitt VI 6.5.2.1.

482a) Die Auffassung von Prölss-Martin, Anh. II zu §§ 129-148, § 22 AVB-Flußkasko: "In der Praxis wird auf Grund einer Taxe (§ 57) versichert ...", ist nicht zutreffend

auch mögen sie die Kosten der Taxe gestört haben. Vor allem haben sie höhere Bewertung und damit verbunden höhere Prämien gescheut und es lieber bei "einfachen" Versicherungswertvereinbarungen mit dem Agenten und den Maklern belassen, bei denen niedrigere Werte erreicht werden konnten, da diese die DTV-Tabelle vielfach nicht streng anwandten. Für sie ist es Zeit umzudenken und vermehrt von der Möglichkeit einer Taxvereinbarung Gebrauch zu machen, da vor allem sie von einer solchen Vereinbarung Vorteile haben.

Die Taxvereinbarung schneidet langwierige Auseinandersetzungen im Totalverlustfall über den Versicherungswert ab. Die Taxe kann in ihrer Wirkung mit einer Versicherung auf erstes Risiko verglichen werden.⁴⁸³⁾ Der Versicherungsnehmer kann mit der Taxe den Bestrebungen des Versicherers entgegenwirken, im Schadensfall nur den Betrag für die Anschaffung eines gleichwertigen Schiffes zu leisten, oder die Klausel über Minderauszahlung im Totalverlustfall anzuwenden. Die Taxwerte werden in der Regel unter denen der DTV-Tabelle liegen, und die Versicherer veranlassen, die Prämiensätze zu erhöhen, um ihre Bedarfsprämie zu erreichen. Dies beeinträchtigt nicht den Vorteil des Versicherungsnehmers, im Schadensfall eine feste Summe zu erhalten. Ein Sachverständigenverfahren wird bei der Taxvereinbarung überflüssig. Es ist auch von den Versicherern nach der Versicherungswertklausel nicht mehr vorgesehen. Die Kosten der Taxe, die im Vergleich zu den Vorteilen nicht erheblich sind,⁴⁸⁴⁾ lassen sich vermindern. Bei Übernahme der Versicherung sollten die Versicherer einen Zustandsbericht des Binnenschiffs machen lassen. Dies liegt in ihrem Interesse, da so vermieden werden kann, für Schäden in Anspruch genommen zu werden, die vor Abschluß der Versicherung lagen. Ein ordnungs-

483) G. Schmidt, VW 1973, 91

484) Siehe V 10.6.1. Fußn. 377)

gemäßes Zustandsbericht setzt jedoch eine Hellingnahme des Schiffes voraus. Bei dieser Gelegenheit könnte der Versicherungsnehmer die Werttaxe erstellen lassen und so Kosten sparen. Dieses Ersparnis ließe sich auch dadurch erreichen, daß man die Gültigkeitsdauer der Taxe nicht auf nur eine Versicherungsperiode beschränkt, sondern auf zwei oder drei Jahre erstreckt.⁴⁸⁵⁾ Die Taxkosten werden dadurch verteilt. Liegt erst einmal eine Werttaxe vor, so würden bei einer Überprüfung durch den Sachverständigen die Kosten auch geringer werden als bei einer Neuerstellung, da es oft nur gilt, die Veränderungen in den schon erstellten ausführlichen Unterlagen zu berücksichtigen. Schließlich könnte man Taxen an einen Index binden und sie so in periodischen Abständen an das neue Preisniveau anpassen. Da der Versicherungsnehmer ohnehin die Kosten einer Werttaxe tragen muß, wenn das Schiff durch eine Bank beliehen ist, könnte er durch Vereinbarung mit dem Versicherer erreichen, daß sie auch der Versicherung zugrunde gelegt wird, da die Bank erst von der Werttaxe den Beleihungswert des Schiffes ermittelt.

Der Versicherer käme bei Vorliegen einer Taxvereinbarung am ehesten seiner Beratungspflicht nach. Auch kann er hoffen, auf diese Weise vernünftige und der Wirklichkeit entsprechende Schiffswerte zu erreichen, da der von einem unabhängigen Sachverständigen vorgeschlagene Wert den Versicherungsnehmer oft mehr beeindrucken wird als der von dem Versicherer vorgeschlagene, da darin oft nur ein "erhöhtes Prämienverlangen" gesehen wird. Zu niedrige Taxen brauchen die Versicherer nicht zu befürchten, wie die erfolgreiche Zusammenarbeit mit den Sachverständigen bei der Erstellung der DTV-Tabelle gezeigt hat. Setzen sich derartige Taxvereinbarungen durch, so können die Versicherer ihre Kalkulation weiter ausbauen und differen-

485) Oder z.B. auf die Gültigkeitsdauer des Revisionsattestes

zieren, da sie nun hinsichtlich der Werte auf "festem Boden" stehen. Bemühungen bei der Ersatzbeschaffung eines gleichwertigen Schiffes, die Ermittlung des maßlichen Kaufpreises und die Auseinandersetzungen mit den Versicherungsnehmern hierüber blieben bei der Taxvereinbarung erspart. Auch würde sie weitgehend zur Klärung der Rechtslage beitragen, die nicht so eindeutig ist, wie die Versicherer es sich vorstellen und wünschen.

Derartige Versicherungstaxen könnten bei weiter Verbreitung zunehmend auch Wirkung gegenüber Dritten, so für Beitragswerte des IVR, die Banken und bei Kollisionsfällen als "feste" Haftungsgrundlage, erlangen.⁴⁸⁶⁾

6. Beratungspflicht

6.1. des Versicherers

In der Binnenschiffsversicherung ist ein direkter Kontakt zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer die Ausnahme⁴⁸⁷⁾ und nur bei Gegenseitigkeitsvereinen⁴⁸⁸⁾ die Regel. Es handelt sich vorwiegend um ein Agenten- und Maklergeschäft.

Stehen Versicherer und Versicherungsnehmer in direkten Vertragsverhandlungen, so hat der Versicherer bei der Festsetzung des Versicherungswertes auf seine Bedeutung als Substanz- und Haftungswert und auf die nach seiner Auffassung richtige Höhe des Schiffswertes ausdrücklich hinzuweisen. In diesem Zusammenhang wird er auch die DTV-Tabelle mit ihren Werten erwähnen müssen. Unterläßt der Versicherer einen Hinweis auf den Versicherungswert

486) Sofern das zukünftige Haftungsabkommen nur für den Rhein Bedeutung gewinnt

487) Jaax, S. 10

488) Auch als Schifferhilfsgesellschaften bezeichnet. Kress, S. 57

oder legt er den vom Versicherungsnehmer benannten Wert ohne Gegenvorstellung dem Vertrag zugrunde, beruft sich aber dann im Schadensfall auf Unterversicherung, so haftet er unter Umständen nach den Regeln der culpa in contrahendo⁴⁸⁹⁾ dem Versicherungsnehmer auf Schadensersatz. Er geht grundsätzlich auf Ersatz des positiven Interesses, das sich ergibt aus dem Vergleich der "Jetztlage" mit der Lage, die vorhanden wäre, wenn ein Versicherungsvertrag mit dem "richtigen" Versicherungswert zustande gekommen wäre. Unterstellt, der Versicherungsnehmer hätte die Versicherung des Schiffes mit dem vom Versicherer vorgeschlagenen Wert damals wirklich abgeschlossen, so könnte er nun volle Ersatzleistung - abzüglich der Mehraufwendungen für die höhere ersparte Prämie - verlangen. Auseinandersetzungen dieser Art gestalten sich im Schadensfall außerordentlich schwierig, werden von den Versicherern aber auch kaum durchgefochten.

Die Annahme einer Schadensersatzpflicht des Versicherers bei Verletzung der Beratungspflicht erscheint für den Bereich der Binnenschiffsversicherung deshalb berechtigt, weil die Versicherer selbst Richtlinien für die Errechnung der Schiffswerte aufgestellt und darin zum Ausdruck gebracht haben, wie hoch der Schiffswert ihrer Auffassung nach festgelegt werden muß. Diese Auffassung müssen sie dem Versicherungsnehmer gegenüber auch zum Ausdruck bringen. Die im DTV zusammengeschlossenen Versicherer haben erkannt, daß es zur Gesundung des Flußkaskogeschäfts umfangreicher Sanierungsmaßnahmen bedarf. Dies setzt eine intensive Beschäftigung mit jedem einzelnen Versicherungsvertrag voraus. Die Lage ist nicht ohne weiteres vergleichbar mit der in anderen Versicherungszweigen. Zu den Sanierungsmaßnahmen gehört neben der Überwachung der Scha-

489) Dieses Institut findet auch im Versicherungsvertragsrecht Anwendung. Bruck-Möller, § 44 Anm. 35

densquote und des Bedingungswerks auch eine genaue Bestimmung des Versicherungswertes, da von ihr ja auch die "Bedarfsprämie" abhängt. Stellt der Versicherer also für jeden einzelnen Vertrag derartige Überlegungen an, so muß er das Ergebnis auch dem Versicherungsnehmer zur Kenntnis bringen.⁴⁹⁰⁾ Setzt der Versicherungsnehmer dann trotz des Hinweises die Versicherungssumme niedriger fest, so bleibt dem Versicherer der Einwand der Unterversicherung unbenommen. Zweckmäßigerweise wird der Versicherer den Hinweis auf seine Wertvorstellungen schriftlich geben.

Eine Hinweispflicht besteht jedoch nur bei Abschluß des Vertrages. Bei Prolongationen des Vertrages ist es Sache des Versicherungsnehmers, die Höhe des Schiffswertes zu überwachen, zumal er nun Kenntnis von den einschlägigen Richtlinien hat.

Bei den Versicherungsvereinen auf Gegenseitigkeit wird der Versicherungswert und damit auch die Versicherungssumme, die nach den Satzungen dem Versicherungswert gleichgestellt ist, vom Vorstand im Einvernehmen mit dem Mitglied (Versicherungsnehmer) festgelegt. Unterversicherung wird von den Gegenseitigkeitsvereinen unter diesen Umständen nicht mit Erfolg geltend gemacht werden können.

6.2. des Maklers

Die See- und Transportversicherung ist das ureigene Betätigungsfeld des Versicherungsmaklers.⁴⁹¹⁾ Versicherungsmakler ist, wer für den Versicherungsnehmer und/oder Versicherer, ohne von ihm aufgrund eines Vertragsverhältnisses ständig damit betraut zu sein, die Vermittlung von Versicherungsverträgen übernimmt. Da der Schwerpunkt in seinem Verhältnis zum Versicherungsnehmer liegt, wird

490) Die FlußkaskoVr vermeiden nach Möglichkeit gerichtliche Auseinandersetzungen über eine bestehende Unterversicherung

491) Bruck, PVR, S. 151

er auch als dessen "Bundesgenosse"⁴⁹²⁾ bezeichnet. Mit dieser Interessenwahrnehmung hängt seine Beratungspflicht⁴⁹³⁾ eng zusammen. Er ist verpflichtet, den Vertragsinhalt so zu gestalten, daß die Eigenarten des zu versichernden Risikos berücksichtigt werden. Dies bedeutet, daß der Makler, wenn ein Binnenschiff nach den ADS gedeckt wird, eine Separathaftungsklausel, eine Kollisions-excedenten- oder Interessenversicherung vereinbaren muß. Die Beratung des Versicherungsmaklers muß sachkundig und umfassend sein, ist aber auch von den Versicherungserfahrungen seines Auftraggebers abhängig.⁴⁹⁴⁾ In diesem Zusammenhang hat der Makler auch auf eine ausreichende Versicherungssumme, wenn möglich auch auf die Vereinbarung einer Taxe zu achten. Zwar besteht für den Makler eine Weisungsfolgepflicht, er muß jedoch den Versicherungsnehmer dann beraten oder ausdrücklich auf die zu niedrige Versicherungssumme hinweisen, falls ihm eine sachwidrige und dem Versicherungsbedürfnis nicht gerecht werdende Weisung erteilt worden ist. Eine Verletzung der Beratungspflicht durch den Makler ist eine positive Vertragsverletzung des Maklervertrages. Der Versicherungsnehmer hat nicht nur Anspruch auf Ersatz des engeren Verletzungsschadens, sondern auf Ersatz wegen Nichterfüllung des ganzen Vertrages.

6.3. des Agenten

Die Unterscheidung, ob ein Vermittlungs- oder Abschluß-agent für den Versicherer tätig wird, ist in der Transportversicherung von geringer praktischer Bedeutung,⁴⁹⁵⁾

492) Bruck-Möller, VVG, Vor §§ 43-48 Anm. 13

493) Schmidt, VersRdsch 1957, S. 77, hält dies für eine Nebenpflicht, die sich nach dem Vertragszweck aus § 242 BGB herleitet. Möller in Bruck-Möller, VVG, Vor §§ 43-48 Anm. 54, hält dies für einen Unterfall der Vermittlungs- und damit für eine Hauptpflicht. Dem ist zu folgen, da die Beratungspflicht eine der Hauptaufgaben im Rahmen der Interessenwahrnehmung für den Versicherungsnehmer ist

494) Bruck-Möller, a.a.O.

495) Bruck, VVG, § 43 Anm. 2

da der Abschlußagent in der Flußkaskoversicherung die Regel ist, da vielfach die Dringlichkeit der Deckung oder sonstiger Entscheidungen die Einholung der Entscheidung des Versicherers nicht duldet.⁴⁹⁶⁾

Der Abschlußagent ist im Rahmen der ihm übertragenen Aufgaben Vertreter des Versicherers nach § 164 Abs. 1 BGB. Er hat bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben⁴⁹⁷⁾ besondere Sorgfaltspflichten. Da er bei der Annahme des Vertragsangebotes Aufgaben des Versicherers wahrnimmt, ist er wie dieser zur Beratung verpflichtet. Verletzt er die vorvertragliche Beratungspflicht, so muß der Versicherer nach den Vertretungsgrundsätzen für diese culpa in contrahendo einstehen. Gibt der Abschlußagent Aufklärung über den vertragswesentlichen Punkt des Versicherungswertes, über seinen Inhalt und seine Bedeutung, so darf der Versicherungsnehmer diesen Erklärungen vertrauen. Die Beratungspflicht des Agenten, die ihm obliegenden Aufklärungspflichten und die Folgen ihrer Verletzung sind von Rechtsprechung und Schrifttum vornehmlich beim Vermittlungsagenten herausgearbeitet worden. Sie haben aber gleichermaßen für den Abschlußagenten Bedeutung, da der Versicherungsnehmer, der mit einem Abschlußagenten verhandelt, nicht schlechter gestellt werden darf als der, der sich von einem Vermittlungsagenten beraten läßt.

6.3.1. Vertrauenshaftung

Der Agent hat bei objektiv eindeutigen Versicherungsbedingungen nur ausnahmsweise gegenüber dem Versicherungsnehmer eine Erklärungs- und Erläuterungspflicht. Anders ist es dann, wenn die Bedingungen unklar oder aber nach der ganzen Sachlage nur mit zusätzlichen Erläuterungen

496) Ehrenzweig, VVG, S. 93; Rabich, S. 19

497) Trinkhaus, S. 17, bezeichnet die Aufgaben und Tätigkeiten der Versicherungsvermittler bis zum Zustandekommen des Versicherungsvertrages als "Versicherungsvermittlung im engeren Sinne"

verständlich sind.⁴⁹⁸⁾ So müßte der Agent in der Flußkaskoversicherung darauf hinweisen, daß die maßgebende Vorschrift für den Versicherungswert sich in den Besonderen Bedingungen findet, dem § 22 AVB-Flußkasko also keine Bedeutung mehr zukommt. Ist die Versicherungswertklausel auch für sich allein verständlich, so ergibt sich ihre Bedeutung für den Versicherungsnehmer doch erst dann richtig, wenn die dort genannten Begriffe erläutert und mit Zahlenbeispielen verdeutlicht werden. Bei Verhandlungen über den Abschluß eines Vertrages besteht somit grundsätzlich die Verpflichtung, auf die Umstände hinzuweisen, die die Entschließung des anderen Vertragspartners beeinflussen können.⁴⁹⁹⁾ Es ist deshalb notwendig, auf die DTV-Tabelle, ihre Werte und die Berechnungsmethode hinzuweisen. Die im DTV zusammengeschlossenen Versicherer haben ihren Agenten aufgegeben,⁵⁰⁰⁾ Führungen von Einzelversicherungen nur zu den Taxen der Versicherungswerttabelle zu übernehmen. Ferner müßten die Agenten auf die Vorteile einer Werttaxe hinweisen.

Die Aufgaben des Vermittlungsagenten reichen über die in § 43 VVG genannten hinaus. Der Vorschlag, dies gesetzlich in einem § 47 a VVG niederzulegen, der lauten sollte:⁵⁰¹⁾ "Gibt der Versicherungsvertreter Belehrungen oder Aufklärungen über den Inhalt des Versicherungsvertrages, oder unterläßt er diese pflichtwidrig, so muß der Versicherer dies gegen sich gelten lassen, wenn der Versicherungsnehmer entschuldbarerweise auf dieses Verhalten des Versicherungsvertreters vertraut", hat sich nicht durchgesetzt, wohl deshalb, weil das Reichsgericht schon frühzeitig das Institut der "Vertrauenshaftung" geschaffen hat und dies ständige Rechtsprechung geworden ist,⁵⁰²⁾

498) Jaax, S. 20, 25; Schägen, S. 13

499) Schägen, S. 13

500) DTV Handb., S. 233 FK

501) So zitiert bei Kersting in ZAKfDR 1941, 217 (219)

502) RGZ 46, 184 (190); RGZ 147, 186 (188); BGHZ 2, 87 (92)

so daß eine gesetzliche Fixierung entbehrlich schien. Der Agent hat danach Belehrungs- und Aufklärungspflichten, auf die der Versicherungsnehmer vertrauen kann.⁵⁰³⁾ Das Reichsgericht hat die Haftung des Versicherers für die Erklärung seines Agenten "nicht nur ein Gebot von Treu und Glauben" genannt, sondern "auch aus dem rechtlichen Verhältnis des Agenten zur Gesellschaft" gefolgert.⁵⁰⁴⁾ Der BGH hat unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Reichsgerichts das Institut der Vertrauenshaftung als einen "anerkannten Gewohnheitsrechtssatz" bezeichnet.⁵⁰⁵⁾ Der Versicherer haftet für die Verletzung der Aufklärungspflicht in der Weise, daß der Versicherungsvertrag gemäß den irrigen Vorstellungen des Versicherungsnehmers als abgeschlossen gilt. Er wird also nicht auf einen Schadensersatzanspruch verwiesen, sondern der Vertrag wird nach Maßgabe der von dem Agenten erteilten oder richtigerweise zu erteilten Belehrung umgestaltet. Die Vertrauenshaftung ist deshalb auch als "Erfüllungshaftung" bezeichnet worden.⁵⁰⁶⁾ Dies bedeutet für die Flußkaskoversicherung, daß der vom Versicherungsnehmer nach Beratung wahrscheinlich genannte Versicherungswert der Entschädigungsleistung zugrunde gelegt wird, der Versicherer sich also nicht auf Unterversicherung berufen kann.

Die Kritik⁵⁰⁷⁾ an der Vertrauenshaftung weist darauf hin, daß über dieses Institut der Vermittlungsagent praktisch zum Vertreter des Versicherers wird, da der Versicherer durch die Erklärung seines Vermittlungsagenten an einen Vertrag gebunden ist, dessen Inhalt nicht er, sondern der Agent durch seine Erläuterungen bestimmt. Dem kann

503) Zustimmend Jaax, S. 18 und 23, der eine Rechtspflicht (im Sinne einer Erklärungspflicht) überall dort für notwendig hält, wo es gilt, berechnigte Interessen des Versicherungsnehmers zu schützen

504) RG, a.a.O.

505) BGHZ 40, 22 (26); zustimmend Bruck-Möller, VVG, § 44 Anm. 56

506) BGH, a.a.O.

507) Rabich, S. 40

hier nicht zugestimmt werden, da der Versicherer vor Annahme des Vertrages den Versicherungswert nach den technischen Schiffsdaten überprüfen und vor Abschluß entweder selbst oder über den Agenten auf einen ausreichenden Wert hinweisen kann. Eine unmittelbare Bindungswirkung ist vorher noch nicht eingetreten.

6.3.2. Verschuldenshaftung

Bedient sich der Versicherer bei der Erfüllung seiner Aufgaben einer dritten Person, des Vermittlungsagenten, so kommt eine Erfüllungsgehilfenhaftung nach § 278 BGB für culpa in contrahendo in Betracht. Da der Vermittlungsagent zur Vorbereitung neuer Versicherungsverträge berufen und die Vertragsvorbereitungen Erfüllungshandlung nach § 278 BGB sind, die er mit Willen des Versicherers wahrnimmt, ist der Vermittlungsagent insoweit Erfüllungsgehilfe. Der Versicherer haftet hier jedoch nur bei Verschulden des Agenten, auf Ersatz des Schadens, den der Versicherungsnehmer dadurch erlitten hat, daß ein seinen Vorstellungen entsprechender Vertrag gerade nicht zustande gekommen ist.

Der Versicherungsnehmer hat die Wahl, ob er auf Vertragserfüllung gemäß der Vertrauenshaftung oder auf Schadensersatz nach § 249 BGB den Versicherer verklagen will.⁵⁰⁸⁾ In der Praxis werden beide Institute nebeneinander geprüft.⁵⁰⁹⁾ Rabich⁵¹⁰⁾ gibt der Verschuldenshaftung den Vorzug, da sie eine klarere dogmatische

508) Bruck-Möller, § 44 Anm. 61

509) Rabich, S. 38

510) Rabich, S. 62

Grundlage besitze und für den Versicherungsnehmer keine nennenswerte Nachteile mit sich bringe.

VII Veränderungen des Versicherungsvertrages

1. Verringerung des Schiffswertes

Auch innerhalb der einjährigen Versicherungsdauer einer Schiffsversicherung können Veränderungen am Schiff Auswirkungen auf den Versicherungswert haben. Liegt der, allerdings wohl seltene, Fall einer Verringerung des Versicherungswertes vor, z.B., weil aus einem mit Spezialbehältern versehenen Schiff für besondere Güter diese Behälter entfernt werden, so muß der Versicherungswert während der Versicherungsperiode neu vereinbart werden. Aus der Versicherungswertklausel kann eine derartige Pflicht zwar nicht hergeleitet werden, sie ergibt sich aber aus dem VVG. Es liegt insoweit ein teilweiser Interessenmangel nach § 68 Abs. 2 VVG vor. Der Versicherer kann seine Prämie nach dem Kurztarif berechnen.⁵¹¹⁾ In diesem Fall sind Versicherer und Versicherungsnehmer aber auch gleichermaßen an einer Anpassung des Versicherungswertes interessiert wegen der Auswirkungen auf die Haftungssumme bzw. auf die Prämie. Anders ist es, wenn eine nur unwesentliche Verringerung des Schiffswertes

511) Bruck-Möller-Sieg, § 68 Anm. 65; Prölss-Martin, § 68 Anm. 3; DTV-Handb., S. 334 c FK

stattgefunden hat. Hier muß einem Veränderungsverlangen nicht nachgegeben werden, da dies insoweit dem Prinzip des gleichbleibenden Versicherungswertes widerspricht, das bewußt kleinere Wertschwankungen in Kauf nimmt.

2. Erhöhung des Schiffswertes

Werden nach materiellem Versicherungsbeginn wesentliche Veränderungen an dem versicherten Schiff vorgenommen, etwa Verlängerungen oder Umrüstungen eines Schleppkahnens zu einem Motorgrüterschiff, erhebliche Modernisierung der Maschinenanlage, so hat dies Auswirkungen auf den Versicherungswert. Der Versicherungsnehmer hat ein dringendes Interesse an der Erhöhung des Schiffswertes. Während der Umbauarbeiten an der Werft wird er deshalb eine Still-
liegeversicherung mit herabgesetzter Kaskoprämie oder besser eine Baurisikoversicherung wählen, die auf den Bauendwert abgestellt ist.⁵¹²⁾ Ist das Schiff wieder in Fahrt, so muß der Versicherungswert in jedem Fall angepaßt werden, da der Versicherungsnehmer im Kollisionsfall mit dem vollen Schiffswert haftet und im Falle des Totalverlustes eine Entschädigung nur bis zur Versicherungssumme erfolgt.

Ritter-Abraham⁵¹³⁾ wollen die Unterversicherungsregeln des § 56 VVG bei dem Ersatz von Kollisionsschäden dann nicht anwenden, wenn Versicherungswert und Versicherungssumme sich bei Vertragsschluß entsprachen. Der Versicherer soll also den Fremdschaden bis zur Höhe der Versicherungssumme tragen.

Bruck-Möller⁵¹⁴⁾ halten es dagegen stets für angezeigt, bei

512) siehe Anhang

513) Ritter-Abraham, § 70 Anm. 9, dort ausgesprochen für den Fall von sinkendem Geldwert.
Zustimmend Bruck-Möller, wenn Divergenz schon bei Vertragsschluß, § 78 Anm. 18

514) Bruck-Möller, § 52 Anm. 15

allen Adhäsionsversicherungen, die eine Haftpflicht umschließen, die Proportionalitätsregel anzuwenden.

Der Auffassung von Ritter-Abraham ist für den hier behandelten Fall der nachträglichen Wertverbesserung am Schiff zuzustimmen. Eine Unterversicherung liegt, bezogen auf den Versicherungswert bei Beginn der Versicherung nicht vor. Dies erklärt sich aus der Fiktion des gleichbleibenden Versicherungswertes. Der Versicherungsnehmer trägt bei einem Kollisionsschaden dann ein Risiko, wenn bei einem erheblichen Fremdschaden das eigene Schiff unversehrt bleibt. Hier kann der infolge Wertverbesserung eingetretene höhere Haftungswert den Versicherungswert übersteigen.

Ist der Anfangswert des Schiffes dagegen falsch bemessen, so wird man beiden Autoren zu folgen haben, daß der Versicherer bei Kollisionsfällen nur im Verhältnis des vereinbarten zum wahren Versicherungswert zu haften hat, es sei denn, es liegt eine Taxe vor. Es handelt sich ja insoweit bei der Kollisionshaftpflichtversicherung nicht um eine isolierte Haftpflichtversicherung, die "auf erstes Risiko" läuft.

Liegt eine nachträgliche Veränderung des Schiffswertes vor, so haftet der Versicherer bei Substanzteilschäden am Schiff voll, da der Wert des Schiffes bei Beginn der Versicherung richtig war und sich erst später verändert hat. Die Situation ist vergleichbar mit der einer zu niedrig festgesetzten Taxe.

2.1. Nachversicherung

Liegt eine Veränderung des Versicherungswertes in Form der wertmäßigen Erhöhung des versicherten Risikos vor, so muß dies durch eine "Nachversicherung"⁵¹⁵⁾ versiche-

515) Förster, S. 4, hält eine genaue Abgrenzung zu anderen Versicherungsformen nicht für möglich. Er zählt zu dem Begriff Nachversicherung auch die Neben-, Mit- und Doppelversicherung

runismäßig erfaßt werden. Sie wird definiert als eine "Versicherung des durch eine Erstversicherung nicht gedeckten Teiles des Interesses oder der Gefahren".⁵¹⁶⁾ Die Nachversicherung beruht auf einem Vertrag zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer.⁵¹⁷⁾ Der Versicherungsnehmer der Vor- und Nachversicherung muß identisch sein. Zeigt der Versicherungsnehmer die Änderung an, so wird von einer "Veränderungsanzeige"⁵¹⁸⁾ gesprochen. Zutreffender wäre die Bezeichnung "Veränderungsantrag".⁵¹⁹⁾ Dieser Antrag, der formfrei ist, setzt immer eine Vorversicherung⁵²⁰⁾ voraus und wird stets an denselben Versicherer gerichtet sein. Wird der Veränderungsantrag an einen anderen Versicherer gerichtet, so liegt keine Nachversicherung, sondern ein neuer Versicherungsantrag vor. Dies ist zwar, wenn der Versicherungswert nicht überschritten wird, keine Doppelversicherung, sondern Nebenversicherung, führt aber in der Schadenspraxis zu außerordentlichen Schwierigkeiten. Die Abrechnung müßte von jedem Versicherer anteilmäßig vorgenommen werden. Die Schadensbearbeitung würde doppelt erfolgen, da die Leistung des einen Versicherers den anderen nicht bindet oder präjudiziert. Die Nachversicherung bildet deshalb die Regel. Aber auch sie kann dazu führen, daß entweder ein neuer Versicherungsvertrag oder aber ein Abänderungsvertrag⁵²¹⁾ vorliegt. Allgemeine Regeln lassen sich nicht aufstellen, es sind die jedem Fall eigentümlichen Umstände zu berücksichtigen.⁵²²⁾ Versicherungswertänderungen werden jedoch oft nur zu einem Abänderungsvertrag führen. Mit Vorliegen des Änderungsantrages ergibt sich für den Versicherer eine besondere, aus der bereits be-

516) Ritter-Abraham, § 19 Anm. 19

517) Förster, S. 3

518) Förster, S. 6

519) Bruck-Möller, § 1 Anm. 1

520) Förster, S. 6; Ritter, § 19 Anm. 19, spricht von Erstversicherung

521) Förster, S. 12

522) Förster, S. 18

stehenden Vertragsverbindung resultierende Bearbeitungspflicht. Er muß den Antrag sofort bearbeiten und im Falle der Ablehnung den Versicherungsnehmer unverzüglich unterrichten, damit diesem Gelegenheit gegeben ist, anderweitigen Versicherungsschutz zu beschaffen, der wegen der Kollisionshaftung besonders dringend ist. Bei schuldhafter Verletzung der Bearbeitungspflicht ergibt sich für den Versicherer eine Schadensersatzpflicht, die über die Verletzung einer sich aus dem bestehenden Vertrag nach Treu und Glauben ergebenden Nebenpflicht, oder aber im Hinblick über den abzuschließenden Änderungsvertrag über culpa in contrahendo zu konstruieren ist.⁵²³⁾ Der Abänderungsvertrag bringt jedoch nicht nur gegenüber dem Versicherungsnehmer Pflichten mit sich, sondern bei Beteiligung mehrerer Versicherer an der Police auch gegenüber diesen, oder aber gegenüber dem Rückversicherer. Sie sind von dem erhöhten Risiko in Kenntnis zu setzen.⁵²⁴⁾ Für den Leistungsbeginn des Abänderungsvertrages kann man den Zeitpunkt wählen, an dem die Erklärung der einen Partei an die andere abgegeben oder dieser zugegangen ist, man kann aber auch an die Fälligkeit der nächsten Prämienraten anknüpfen.⁵²⁵⁾ Dem Versicherungsnehmer muß an einem schnellen Deckungsbeginn gelegen sein, so daß man für die Wirksamkeit des Abänderungsvertrages auf den Zeitpunkt des Zugangs bei dem Versicherer oder einen späteren im Antrag angegebenen Zeitpunkt wird abstellen müssen. Für den Abänderungsvertrag gelten dieselben Bedingungen wie für den ursprünglichen Vertrag.⁵²⁶⁾ Bei Umbauten oder Erneuerungen muß jedoch bei der Schadensregulierung hinsichtlich der Altersabzüge unterschieden werden. Liegt der Police ein taxierter Versicherungswert zugrunde,

523) Bruck-Möller, § 1 Anm. 122

524) Ritter-Abraham, Vorbem. V Anm. 47

525) Ehrenberg, Versicherungswert, S. 387

526) Bruck-Möller, § 1 Anm. 123

so muß für den nachzuversichernden Teil eine Nachtrags-
taxe erstellt, oder aber vereinbart werden, daß die
Wirkung der Taxe sich auch auf den durch den Abänderungs-
vertrag nachversicherten Teil erstreckt. Dies ist er-
forderlich, um nicht in einem Versicherungsschein eine
taxierte und eine offene Police mit unterschiedlicher
Wirkung zu vereinen.

2.2. Mehrwertversicherung

Das bei Beginn der Versicherung voll versicherte Eigen-
tümerinteresse kann durch steigende Schiffspreise oder
fallende Versicherungswährung unterdeckt werden. Auch
kann die Taxe von vornherein untersetzt, also niedriger
als der wirkliche Versicherungswert, sein. Es entsteht
oder besteht also im Laufe der Versicherung hinsichtlich
des Wertzuwachses ein ungedeckter Teilwert, der so ge-
nannte Mehrwert.⁵²⁷⁾ Dieser Mehrwert ist in der Seever-
sicherung versicherbar.⁵²⁸⁾ Die Form der Mehrwertver-
sicherung ist keine Versicherung des Schiffes, also keine
Kaskoversicherung.⁵²⁹⁾ Sie zählt aber als Sonderform der
Substanzversicherung zur Transportversicherung.⁵³⁰⁾ Die
Mehrwertversicherung kann bei dem Versicherer des Haupt-
wertes genommen werden, notwendig ist das aber nicht.⁵³¹⁾
Sie macht den Abschluß eines neuen Vertrages notwendig.⁵³²⁾
Sie ist vorsorglicher Schutz gegen Unterversicherung
durch Wertzuwachs und könnte als Versicherungsform des-
halb auch auf den Bereich der Binnenschiffsversicherung
übertragen werden.
Die Werte sind hier jedoch im Verhältnis zur Seever-
sicherung

527) Ritter-Abraham, § 70 Anm. 13

528) Der Prämiensatz muß niedriger als in der Hauptversiche-
rung sein, da es sich bei der Mehrwertversicherung um
ein geringeres Risiko handelt. Sie greift nur im To-
talverlust ein oder bei erheblichen Kollisionsschäden

529) Ritter-Abraham, § 79 Anm. 5

530) Möller, Rechtsbegriff, S. 172

531) Anderenfalls ist sie vergleichbar mit der Nachvers.
VII 21

532) Bruck-Möller, § 52 Anm. 51

rung niedrig, so daß die Auswirkungen von Wertschwankungen für den Versicherungsnehmer meist nicht erheblich sind. Bei Teilschäden ist diese Versicherungsform für ihn auch ohne Interesse, da diese voll erstattet werden. Bei Totalverlust heben sich Wertsteigerung und Abnutzung innerhalb der nur einjährigen Versicherungsdauer jedenfalls teilweise auf, so daß unter den derzeitigen Umständen kein echtes Versicherungsbedürfnis für die Mehrwertversicherung besteht. Sie könnte den Versicherungsnehmer auch dazu verleiten, den Hauptwert niedriger zu versichern, um über die Mehrwertversicherung die Differenz billiger zu decken. Die Versicherer würden die Mehrwertversicherung daher vermutlich auch aus den Gründen ablehnen,⁵³³⁾ die bei der Interessenversicherung genannt sind.

2.3. Vorsorgeversicherung

Auch in den Sachversicherungszweigen ist zum Schutz gegen die Nachteile einer Unterversicherung vorsorglicher Versicherungsschutz möglich. Dies geschieht durch eine Vorsorgeversicherung, die auch Mehrwert- oder Konjunkturversicherung⁵³⁴⁾ genannt wird. Sie ist die "klassische" Möglichkeit zur Vermeidung einer Unterversicherung⁵³⁵⁾ und deckt Bewertungsfehler beim Vertragsabschluß, Neuanschaffungen und nachträgliche Wertsteigerungen in einem bestimmten wertmäßigen Rahmen ab.

Auch für die Haftpflichtversicherung ist in § 2 der AHB eine derartige Vorsorgeversicherung vorgesehen. Durch sie erhält der Versicherungsnehmer in einem bestimmten summen-

533) Abschnitt VI 6.5.1.

534) Berndt-Luttmer, S. 79; Hinz, S. 168; Asmus, Versicherungswert, ZVersWiss. 1964, 400

535) Schmidt, VW 1973, 91

mäßigen Rahmen Versicherungsschutz für ein neues hinzutretendes Risiko. Für die mit der Binnenschiffsversicherung verbundene Kollisionshaftpflichtversicherung erscheint eine derartige Vorsorgeversicherung nicht notwendig. Da der Versicherungsnehmer nur dinglich beschränkt haftet, ist sein Versicherungsbedürfnis befriedigt, wenn das Schiff voll versichert ist. Wertschwankungen sind hier nur durch eine Mehrwert- oder (Sach)vorsorgeversicherung abzudecken. Weitaus besserer Versicherungsschutz läßt sich aber durch eine mit der Kaskoversicherung verbundene Kollisionsexcedentenversicherung erreichen, die bei ausreichenden Summen auch Wertschwankungen zu überdecken vermag.

3. Polongation

3.1. unveränderte

Die Versicherer versuchen, die Beständigkeit der bei ihnen abgeschlossenen Versicherung durch die sogenannte "Verlängerungsklausel"⁵³⁶⁾ zu erreichen. Danach gilt das Versicherungsverhältnis als stillschweigend verlängert, wenn es nicht vor Ablauf der Vertragszeit gekündigt wird. Die Verlängerung erstreckt sich nur auf ein Jahr (§ 8 Abs. 1 VVG). Die Kündigungsfrist nach § 46 AVB-Flußkasko schützt aber auch den Versicherungsnehmer, da er sonst durch Übersehen des Ablauftermins des Vertrages die Deckung verlieren würde. Wird der Vertrag stillschweigend verlängert, bleiben die Vertragsbestimmungen unverändert, mithin also auch der Versicherungswert. Ist ein solcher Vertrag wiederholt unverändert prolongiert worden, so stimmen häufig der Versicherungswert und der wahre Schiffswert nicht mehr überein. Der Versicherer hat im Rahmen seiner Beratungspflicht bei Abschluß des Vertrages auf die einschlägige DTV-Tabelle mit ihren Werten hinzuweisen. Es

536) Ehrenzweig, VVG, S. 186

ist nun Aufgabe des Versicherungsnehmers, den Versicherungswert den Veränderungen anzupassen. Hierzu wird er jedoch ohne Hilfestellung durch den Versicherer nicht immer in der Lage sein. Der Versicherer hat aufgrund der Vielzahl der von ihm verwalteten Verträge, des damit verbundenen Kontaktes mit zahlreichen Werften und Sachverständigen und durch die Beratungen der einschlägigen Kommissionen einen besseren Überblick über die Markt- und Preissituationen. Es erscheint deshalb angebracht und wünschenswert, daß von den Versicherern auch bei bereits prolongierten Verträgen auf veränderte Werte hingewiesen wird. Eine Pflicht hierzu besteht freilich nicht.

3.2. veränderte

Wegen des anhaltend schlechten Schadensverlaufes in der Binnenschiffsversicherung sind in den letzten Jahren unveränderte Prolongationen nicht vorgekommen. So wurden 1969/70 die Preissteigerungsklausel, 1971/72 der Trendzuschlag und 1972/73 eine obligatorische Abzugsfranchise den Verträgen zugrunde gelegt. Trendzuschlag und Abzugsfranchise führten zu direkter oder indirekter Veränderung auf der Prämienseite. Nicht so die Preissteigerungsklausel. Sie war in veränderter Form schon vor 1969 bekannt, wurde aber nur vereinzelt den Verträgen zugrunde gelegt. Den schnell steigenden Werftpreisen begegneten die Versicherer nun mit der Preissteigerungsklausel, die seit 1969 fast einheitlich angewandt wurde. Sie bot dem Versicherungsnehmer drei Wahlmöglichkeiten. Er konnte einen der Preissteigerung entsprechenden Prämienzuschlag zahlen oder eine entsprechende Heraufsetzung der Versicherungssumme verlangen oder beide Maßnahmen kombinieren. Die Versicherer konnten bei der Preissteigerungsklausel im Interesse des Kunden und aufgrund ihrer Beratungspflicht nur zu einer Maßnahme raten, nämlich der, eine der Preissteigerung

entsprechende Erhöhung der Versicherungssumme vorzunehmen.

Mit der Erhöhung der Werftpreise war ja auch ein Ansteigen der Neubaupreise für Schiffe verbunden. Dies aber bedeutete, daß sich entsprechend höhere Ausgangswerte bei der Versicherungswertberechnung ergaben mit entsprechend veränderten Restwerten. Eine Erhöhung nur des Prämien-satzes ohne Anhebung der Versicherungssumme mußte also in vielen Fällen zu einer Unterversicherung führen. Diese benachteiligte den Versicherungsnehmer nicht nur im Falle des Totalverlustes, sondern auch bei Kollisionsfällen, die mit Teilschäden verbunden waren, da nun eine vielleicht nicht mehr ausreichende "Haftungssumme" zur Verfügung stand. Die Empfehlung der Interessengemeinschaft Flußkasko,⁵³⁷⁾

die Policen auf dem alten Preisstand zu belassen und die Mehrbelastung der Police den Versicherungsnehmer tragen zu lassen, um auf diese Weise zu erreichen, daß der von allen Seiten erwünschte Druck auf die Werftpreise stärker wird, konnte keinen Erfolg haben, weil die Werftpreise abhängig sind von einem an den Leistungen der Gesamtwirtschaft ausgerichteten Lohn- und Preisniveau.

Wenn die Versicherer zur Erhöhung der Versicherungssumme geraten hätten, so hätten sie zwar höhere Prämien erhalten, wären aber auch mit höheren Summen im Risiko gewesen. Ein Interessenausgleich wäre hier nur so möglich gewesen, eine der Preissteigerung entsprechend Erhöhung der Versicherungssumme vorzunehmen, und damit auch einen erhöhten Versicherungswert anzuerkennen, und gleichzeitig auch eine Erhöhung des Prämien-satzes vorzunehmen.

Solche doppelte Prämien-erhöhung schien aber wohl unzumutbar. In der Praxis ist denn auch die Zielsetzung der Preissteigerungsklausel nicht erreicht worden. Sie wird nicht

537) Rundschreiben der Interessengemeinschaft IG 4/1970 vom 27.10.1970

mehr praktiziert und ist abgelöst worden durch den Trendzuschlag, der nur eine Prämienerrhöhung vorsieht.

Auch bei veränderten Prolongationen sollte der Versicherer auf die veränderten Werte hinweisen und sich nicht auf Verhandlungen über neue Prämien- oder Bedingungsänderungen beschränken.

VIII Der Versicherungswert im Schadensfall

1. Teilschaden

1.1. Begriff

"Der Schaden ist die durch den Eintritt des Versicherungsfalles verursachte Beeinträchtigung oder Vernichtung des versicherten Interesses (Negation des Interesses)".⁵³⁸⁾ Ersatz wird in der Binnenschiffsversicherung bei Teilschäden (Partschäden) nur für unmittelbare Schäden am Schiff gewährt. Die dem Versicherungsnehmer durch den Teilschaden mittelbar entstandenen Schäden (z.B. Nutzungsverlust oder Nichterfüllung von Frachtverträgen) ersetzt der Kaskoversicherer nicht.⁵³⁹⁾ Teilschaden am Schiff ist jeder Schaden, der nicht Totalschaden⁵⁴⁰⁾ ist.

1.2. Feststellung

Die Schadensfeststellung erfolgt in der Regel durch die Taxe eines Sachverständigen, den der Versicherer benennt. Das Verfahren der Schadensermittlung unterliegt der freien Parteivereinbarung.⁵⁴¹⁾ In der Flußkaskoversiche-

538) Bruck, PVR, S. 419

539) § 4 b AVB-Flußkasko; diese Schäden waren früher durch eine Betriebsausfallversicherung für Flußkasko versicherbar. Sie war Transportversicherung (VA 1929, 286), gegen diese Gleichstellung hat sich Möller, Besteuerung, JRPV 1930, S. 47, gewandt. Dieser Zweig wird heute nicht mehr betrieben

540) Zum Begriff des Totalschadens Abschnitt VIII 5

541) v. Lehsten, S. 36

nung stimmt das Verfahren im wesentlichen mit dem in § 74 ADS vorgesehenen überein.⁵⁴²⁾ Ein Sachverständigenverfahren, bei dem je ein Sachverständiger vom Versicherer und Versicherungsnehmer benannt wird, und von dem die AVB-Flußkasko⁵⁴³⁾ als Regelfall ausgehen, ist jedoch in der Praxis die Ausnahme. Ein Sachverständiger wird bei Teilschäden keine Angaben über den Wert des Schiffes machen, es sei denn, nach besonderer Aufforderung durch den Versicherer. In den vom DTV erlassenen Anweisungen für die Schadenstaxe ist dies auch nicht vorgesehen.⁵⁴⁴⁾

1.3. Versicherungswert und Schaden

1.3.1. Selbstbehalt^{544a)}

Nach den AVB-Flußkasko in Verbindung mit den Besonderen Bedingungen für die einzelnen Fahrtgebiete wird die Franchise (Abzugsfranchise) für jeden Schadensfall von dem Wert des Schiffes berechnet. Der Wert des Schiffes setzt sich dabei aus den Werten für den Schiffskörper einschließlich Ausrüstung (i.S. von technischem Zubehör)⁵⁴⁵⁾ und den Werten für die Maschine und die Kessel zusammen. Da diese Werte auch für die Bestimmung des Versicherungswertes maßgebend sind, müßten die Werte also insoweit übereinstimmen. Es wäre deshalb verständlicher gewesen, die Regelung des § 34 Abs. 1 der ADS zu übernehmen, wo es heißt, daß der Versicherer nicht für einen Schaden haftet, soweit er drei Prozent des Versicherungswertes nicht erreicht.

542) Hochgräber, Hauptkapitel, S. 112

543) §§ 24 f. der AVB

544) DTV-Handb., S. 234

544a) Die Selbstbehalte kann man unterscheiden in Franchisen und Selbstbeteiligungen. Die Terminologie ist schwankend. Sieg, Aspekte, BB 1970, 856

545) Nr. 7 der Bes.Bed. für das Elbegebiet sprechen von Inventar

Ist der Versicherungswert taxiert, so ist die Franchise nach der Taxe zu berechnen, nicht nach dem wirklichen Versicherungswert.⁵⁴⁶⁾

Die Berechnung der Franchise vom Versicherungswert in den Besonderen Bedingungen hat jedoch an Bedeutung verloren. Seit 1973 sind überwiegend obligatorische Abzugsfranchisen vereinbart, die auf einen bestimmten Betrag festgelegt sind. Sie können auf die bedingungsgemäß zu machenden Altersabzüge angerechnet werden.

1.3.2. § 22 AVB-Flußkasko

Es ist aufgezeigt worden, daß die Versicherungswertdefinition in § 22 AVB durch die Versicherungswertklausel an praktischer Bedeutung verloren hat. Gleichwohl ist auf die hier zum Ausdruck kommende Wechselwirkung von Versicherungswert und Teilschaden hinzuweisen. § 22 AVB hat sich von dem Prinzip des feststehenden Versicherungswertes gelöst und erachtet den jeweiligen Wert des Schiffes für maßgebend. Nach Abs. 2 gilt bei einem Teilschaden als jeweiliger Schiffswert der Wert des Schiffes in beschädigtem Zustand zuzüglich der Reparaturkosten laut Schadens-taxe.

Es müßte also bei jedem Teilschaden eine Wertbestimmung des beschädigten Schiffes erfolgen, um durch Addition der Reparaturkosten laut Taxe den Versicherungswert zu ermitteln. Dieser so gewonnene Versicherungswert und die Versicherungssumme müßten dann verglichen werden, um eine mögliche Unterversicherung zu ermitteln.

Das ist ein überaus umständliches und zeitraubendes Verfahren. Innerhalb einer Versicherungsperiode könnte es zu mehreren Wertbestimmungen des Schiffes kommen. Möller⁵⁴⁷⁾ hat gegen diese Art der Wertermittlung denn auch Bedenken vorgebracht, denen zuzustimmen ist. Er ist der Auffassung,

546) Ritter-Abraham, § 8 Anm. 6

547) Bruck-Möller, § 52 Anm. 38

daß "Ersatzwertermittlung und Schadensfeststellung miteinander verquickt werden". Auch sei es durchaus denkbar, daß bei einem Teilschaden die Reparaturkosten unverhältnismäßig hoch seien, so daß sie mehr betragen als der wahre Ersatzwert.

In einem derartigen Fall errechnet sich also ein falscher Versicherungswert. Der Versicherungsnehmer müßte unter Umständen schuldlos die Folgen einer sich so ergebenden Unterversicherung tragen. Schließlich ist diese Berechnung auch insofern verfehlt, als die Reparaturkosten laut Schadenstaxe und nicht die tatsächlichen dem Wert des beschädigten Schiffes hinzugezählt werden. Eine zu hohe oder zu niedrige Schadenstaxe müßte somit zu Wertschwankungen führen.

1.4. Unterversicherung

Ist die Versicherungssumme niedriger als der Versicherungswert, so haftet der Versicherer für den Schaden nur nach dem Verhältnis der Versicherungssumme zum Versicherungswert. Der Versicherungswert hat also im Falle der Unterversicherung in Verbindung mit der Proportionalitätsregel eine leistungsbegrenzende Funktion. Die Folgen der Unterversicherung nach § 56 VVG sind in § 23 AVB-Flußkasko noch einmal genannt. Es besteht jedoch ein Widerspruch zwischen § 23 der AVB-Flußkasko und der Versicherungswertklausel hinsichtlich des maßgebenden Versicherungswertes. § 23 der AVB geht, noch im Anschluß an die Versicherungswertbestimmung des § 22, von dem Versicherungswert zur Zeit des Versicherungsfalles aus, während die Versicherungswertklausel auf den Wert bei Beginn des jeweils laufenden Versicherungsjahres abstellt. Da jedoch mit der Versicherungswertklausel eine für das ganze Bedingungswerk geltende einheitliche Bestimmung geschaffen werden sollte, muß § 23 der AVB sinngemäß dahin ergänzt werden, daß eine Unterversicherung dann vorliegt, wenn die Versicherungssumme niedriger als mit dem Wert bei Beginn des

Versicherungsjahres, in dem sich der Schaden zugetragen hat, vereinbart worden ist.⁵⁴⁸⁾ Das Prinzip des gleichbleibenden feststehenden Versicherungswertes des § 141 VVG findet also auch Anwendung bei § 56 VVG.⁵⁴⁹⁾

Eine Ermittlung des Versicherungswertes, abgestellt auf den Beginn der Versicherung, erfordert oft einen erheblichen Kosten- und Zeitaufwand, so daß der Versicherer häufig den ihm obliegenden Beweis des Vorliegens einer Unterversicherung nicht antritt und führt.⁵⁵⁰⁾

Erfolgen während der Versicherungsperiode Umbauten oder Erneuerungen am Schiff, ohne daß nachversichert wird, so erhält der Versicherungsnehmer den Teilschaden doch voll⁵⁵¹⁾ ersetzt.

Bei einer taxierten Police ist eine Unterversicherung nur dann möglich, wenn Taxe und Versicherungssumme zu Beginn des Versicherungsjahres sich ausnahmsweise nicht entsprechen.

1.5. Kollisions-pro-rata-Klausel

Sie hatte nicht nur für Kollisionsschäden, sondern auch für Teilschäden Bedeutung.⁵⁵²⁾ Die Bezeichnung war also zu eng. Diese Klausel findet zwar heute keine Anwendung mehr, war aber in der Inflationszeit von großer Bedeutung.⁵⁵³⁾

Entsprachen zur Zeit des Vertragsabschlusses Versicherungssumme und Versicherungswert einander, so war das Verhält-

548) Bruck-Möller, § 52 Anm. 42, spricht dann von anfänglicher Unterversicherung

549) RGZ 102, 208 (210)

550) Bruck-Möller, § 56 Anm. 38

551) Jedoch mit den Abzügen nach den Besonderen Bedingungen

552) Fricke, Kollisionersatz, DVersPresse 1928, 654

553) v. Lehsten, S. 42; Fricke, a.a.O.

nis zur Zeit des Versicherungsfalles oft wegen der Geldentwertung und der damit verbundenen zahlenmäßigen Erhöhung des Schiffswertes schon erheblich verschoben. Die Vorschriften über die Unterversicherung genügten nicht, da eine solche in dem maßgebenden Zeitpunkt, dem Vertragsabschluß, nicht vorlag. Hier half die Kollisionspro-rata-Klausel, die an die Stelle des Versicherungswertes oder der Taxe den Gesundheitswert des Schiffes zur Zeit des Versicherungsfalles setzte, wenn er höher als dieser war.

2. mittelbarer Kollisionsschaden

2.1. Begriff

Die Begriffsbestimmung des "mittelbaren" Kollisionsschadens wird abgelehnt.⁵⁵⁴⁾ Dieser Ausdruck wird jedoch bei der Kaskoversicherung von Schiffen ganz üblicherweise verwendet. Er läßt sich mit § 129 Abs. 2 S. 2 VVG - § 78 Abs. 1 ADS stimmt fast wörtlich mit § 129 Abs. 2 VVG überein - definieren, als der "Schaden, den der Versicherungsnehmer infolge eines Zusammenstoßes von Schiffen dadurch erleidet, daß er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat".⁵⁵⁵⁾ Die Bezeichnung "Kollisionsschaden" ist jedoch zu eng. Gemeint ist der Ersatz aller Sachschäden, die ein Schiff anrichtet, auch wenn keine Kollision stattfindet.⁵⁵⁶⁾ Eine allgemein treffende Bezeichnung gibt es nicht.⁵⁵⁷⁾

554) Bruck-Möller, Vorbem. §§ 49-80 Anm. 42; Möller, Adhäsion, S. 69, verwendet stattdessen den Begriff Adhäsionsgefahr; v. Lehsten, S. 8

555) Nach § 2 Abs. 1 AVB: Schäden an Schiff und Ladung

556) Klausel C für das Rheingebiet DTV-Handb., S. 258

557) Fricke, Kollisionersatz, DVersPresse 1928, S. 581; ähnlich auch BGH VersR 66, 130

2.2. Haftungshöhe

2.2.1. Deutschland

Die Leistung des Versicherers richtet sich in Art und Umfang nach der Haftung des Versicherungsnehmers (Schiffseigners),⁵⁵⁸⁾ die sich aus dem BSchG ergibt. Der Versicherer ersetzt nur das, was nach der Haftungsordnung der Schädiger zu leisten hätte. Wegen der Schadensersatzpflicht bei Kollisionen verweist § 92 BSchG auf die §§ 734-739 HGB, die entsprechende Anwendung finden. Aus § 739 Abs. 2 HGB in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Nr. 3 BSchG ergibt sich, daß der Versicherungsnehmer nicht persönlich, sondern nur beschränkt dinglich haftet, es sei denn, daß ihm eine böslische Handlungsweise zur Last fällt. Dem Kollisionsgegner steht nach § 102 Nr. 5 Abs. 2 BSchG ein Schiffsgläubigerrecht für die Schadensersatzforderung zu, das mit einem Pfandrecht an dem Schiff nebst Zubehör ausgestattet ist (§ 103 Abs. 1 BSchG). Die beschränkt dingliche Haftung kann nur zu einer Verurteilung auf Duldung der Zwangsvollstreckung in Schiff und Fracht führen.⁵⁵⁹⁾

Aus der beschränkt dinglichen Haftung wird eine beschränkt persönliche, wenn der Versicherungsnehmer in Kenntnis der Forderung das Schiff zu einer neuen Reise aussendet, ohne daß dies im Interesse der Gläubiger lag (§ 114 BSchG). Eine solche Weiterverwendung des Schiffes zur Schifffahrt wird regelmäßige stattfinden.⁵⁶⁰⁾ Müßte der Schiffseigner bis zur endgültigen Klärung und Abwicklung des Schadens sein Schiff stilllegen, würde dies für ihn oft zu wirtschaftlichen Untragbarkeiten führen. Mit dem Aussenden

558) Das deutsche Haftungssystem beruht auf der Person des Schiffseigners (W. Müller, S. 60)

559) RGZ 67, 353 (354)

560) Vortisch-Zschucke, § 114 Anm. 1 c

des Schiffes erhält der Schiffsgläubiger neben dem dinglichen auch einen von diesem losgelösten schuldrechtlichen Anspruch.⁵⁶¹⁾ Die Haftungshöhe bei der beschränkt dinglichen und bei der beschränkt persönlichen Haftung kann unterschiedlich sein. Sendet der Versicherungsnehmer das Schiff nicht zu einer neuen Reise aus, haftet er also beschränkt dinglich, so ist Haftungswert der Wert des Schiffes nach der Kollision, wobei werterhöhende Ausbesserungen hinzugerechnet werden müssen. Von Lehsten⁵⁶²⁾ will den Haftungswert vom ursprünglichen Wert des Schiffes nach Abzug des Kaskoschadens errechnen. Dem kann unter Bezug auf die zu § 22 AVB-Flußkasko gemachten Ausführungen⁵⁶³⁾ nur insoweit zugestimmt werden, als es sich um durchschnittliche Reparaturkosten handelt, die zur Werterhaltung und Betriebsfähigkeit erforderlich sind.

Bei der beschränkt persönlichen Haftung wird auf den Wert, den das Schiff bei Antritt der neuen Reise hatte, abgestellt. Es ist also auch der Wert der nach dem Unfall bis zu Beginn der neuen Reise vorgenommenen Ausbesserungsarbeiten oder der sonstigen Verbesserungen von dem jetzigen Schiffswert nicht abzusetzen.⁵⁶⁴⁾ Ebenso kann eine bis zur Aussendung des Schiffes eingetretene Verschlechterung des Schiffszustandes nicht ausgeglichen werden.⁵⁶⁵⁾

Für die konkrete Haftungshöhe ist nicht der Neubau- oder Herstellungswert mit Altersabzügen,⁵⁶⁶⁾ sondern der in

561) Vortisch-Zschucke, § 114 Anm. 1 b; Mittelstein, Schiffsverkehrsrecht, S. 61

562) v. Lehsten, S. 28

563) VIII 1.3.2.

564) RGZ 151, 271 (276 und 278)

565) Vortisch-Zschucke, § 114 Anm. 1 c; RGZ, a.a.O.

566) So Vogels, S. 62. Das Gesetz über den Vollstreckungsschutz in der Binnenschifffahrt von 1933 ist jedoch nur als eine vorübergehende "Maßnahme zur Bekämpfung der Notlage in der Binnenschifffahrt" (J.H. Müller, S. 108) zu sehen. So sollte der Ausgangspunkt der Neubaukosten dazu beitragen, den Wert der Schiffe und damit den in der Zwangsversteigerung zu erzie-

einer Zwangsversteigerung zu erzielende Wert maßgebend. Dieser Wert weicht regelmäßig von dem Versicherungswert ab.⁵⁶⁷⁾ Da jedoch der Kollisionsgegner wegen seiner Ansprüche nur in den wenigsten Fällen den Weg der Zwangsvollstreckung beschreiten wird,⁵⁶⁸⁾ muß auf einen anderen "Haftungs"-wert abgestellt werden. Es ist dies der Wert, der bei einem Verkauf des Schiffes erzielt worden wäre, sei es im Zeitpunkt unmittelbar nach der Kollision, sei es im Zeitpunkt bei Beginn der neuen Reise. Dieser Wert des Schiffes muß nach kommerziellen Gesichtspunkten geschätzt werden. Dieser Verkaufswert (Marktwert) wiederum wird über dem in einer Zwangsversteigerung zu erzielenden liegen, da er frei von dem Druck und den wirtschaftlichen Nachteilen dieses Verfahrens ist.

2.2.2. andere Länder

Für die mögliche Haftungshöhe bei mittelbaren Kollisionsschäden ist es notwendig, auch auf die Regelung in anderen europäischen Ländern hinzuweisen, da diese von deutschen Binnenschiffen zunehmend befahren werden. Ein dort verursachter Kollisionsschaden kann Auswirkungen auf den Versicherungswert haben.

In Frankreich bestehen zwei Rechtsordnungen nebeneinander. Für die Rheinschiffahrt gilt das deutsche BSchG⁵⁶⁹⁾ mit der Möglichkeit der Haftungsbeschränkung, für die übrigen französischen Binnenwasserstraßen gelten die Vorschriften des allgemeinen Zivil- und Handelsrechts.

Noch zu FN 566) v.S. 166

lenden Erlös künstlich anzuheben. Man hatte sich mit den Schifferbetriebsverbänden auf dieses Verfahren geeinigt. Dieser Zielrichtung entsprach es auch, daß für die Erstellung der Werttaxe durch einen Sachverständigen ein abweichender niedrigerer Gebührentarif vereinbart war. Da heute eine vergleichbare Wirtschaftssituation nicht besteht, haben die seinerzeit aufgestellten Grundsätze keine Bedeutung mehr. Ein heute zu erzielender Schiffswert muß sich an Angebot und Nachfrage ausrichten

567) Fricke, Kollisionersatz, DVersPresse 1928, 668

568) Möller, Kollisionsschaden, JRPV 1930, 162

569) Es galt bis zum 1. Weltkrieg in Elsaß-Lothringen und wurde von Frankreich für die Rheinschiffahrt übernommen (W. Müller, S. 58)

Auch in Österreich gilt das deutsche BSchG.

Das niederländische und das schweizerische Binnenschiffahrtsrecht kennen für die Beschränkung der Schiffseignerhaftung das Summenhaftungssystem. Der Schiffseigner haftet danach persönlich mit seinem ganzen Vermögen, jedoch nur bis zur Höhe eines bestimmten Betrages. Er errechnet sich aus der Tonnage des Schiffes multipliziert mit einem gesetzlich vorgeschriebenen Einheitsbetrag und ist unabhängig vom Schicksal des Schiffes.⁵⁷⁰⁾

In Belgien gilt das Optionssystem mit zwei Haftungsbeschränkungen. Nach dem Werthftungssystem haftet der Schiffseigner beschränkt auf den Wert des Schiffes und sein Zubehör nach dem haftungsbegründenden Ereignis zuzüglich der Fracht, die gesetzlich mit 5 % des Schiffswertes angenommen wird. Für bestimmte Ansprüche ist festgelegt, daß die Haftung des Schiffseigentümers den Betrag von 500,-- BFr pro metrische Tonne nicht übersteigen darf. Ist das Schiffsvermögen nach dem Kollisionsfall niedriger als die wahlweise Haftungssumme, so wird der Schiffseigner das Werthftungssystem vorziehen. Übersteigt dagegen der Schiffswert den summenmäßigen Haftungsbetrag, so wird er die Summenhaftung wählen.

Da für die Kollisionersatzpflicht und damit für die Beschränkung der Haftung⁵⁷¹⁾ das Recht des Ortes maßgebend ist, an dem sich das schädigende Ereignis zugetragen hat (lex loci delicti commissi), kann die Haftung des Schiffseigners somit ganz unterschiedlich sein.⁵⁷²⁾

570) W. Müller, S. 67/68, für ein Motorgüterschiff in Holland 140 Gulden, in der Schweiz 100 Franken je To zuzüglich 250 Franken je PS Maschinenleistung

571) Wassermeyer, S. 27

572) W. Müller, S. 76, zeigt dies an dem Beispiel eines Schleppkahn von 1000 to auf: Haftungswert in Holland 113.000 Sfr, Schweiz 100.000 Sfr; Belgien ca. 40.000 Sfr und in Frankreich und Deutschland ca. 50.000 Sfr

2.2.3. Künftige Regelung

Es ist ein Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Binnenschiffen (CLN)⁵⁷³⁾ in Vorbereitung. Es bezweckt die Anpassung⁵⁷⁴⁾ des Binnenschiffverkehrsrechts an die im Seerecht seit dem Brüsseler Abkommen auch für Deutschland in Aussicht genommene Summenhaftung.⁵⁷⁵⁾

Dieses Abkommen wird zu einer Umgestaltung des derzeitigen Haftungs- und Versicherungsschutzes führen. Die Überlegungen zur Sachhaftungssumme sehen z.Zt. wie folgt aus:

Art. 6 Abs. 1 des zukünftigen Haftungsabkommens

- a) für ein zur Güterbeförderung bestimmtes Schiff
- aa) bei einem Schiff ohne eigene mechanische Antriebsmittel 100,-- bis 125,-- Sfr je Tonne der höchsten Tragfähigkeit
- bb) bei einem Schiff mit eigenen mechanischen Antriebsmitteln 100,-- bis 125,-- Sfr je Tonne der höchsten Tragfähigkeit zuzüglich 200,-- bis 250,-- Sfr je PS
- b) für ein nicht zur Güterbeförderung bestimmtes Schiff 500,-- bis 600,-- Sfr je m³ Wasserverdrängung bei höchstzulässiger Tauchtiefe.

Für schwimmende Gerätschaften oder Anlagen sowie für Sportboote ist eine von der Größe unabhängige Haftungssumme von 44.000,-- Sfr in Aussicht genommen.

Die pauschalierten Haftungsbeträge haben sich an dem durchschnittlichen Schiffswert (Wiederbeschaffungswert) orientiert.⁵⁷⁶⁾

573) Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure

574) Auf die Notwendigkeit hat schon W. Müller, S. 78, hingewiesen

575) BGBl 1972, 95

576) Herber, ZfB 72, 465

Mit der neuen Regelung sollen zwei Ungerechtigkeiten des geltenden Rechts vermieden werden. Zum einen die niedrige Haftung des wegen schlechter Erhaltung unverhältnismäßig geringwertigen Schiffes, zum anderen die Nichthaftung des Schiffseigners, dessen Schiff einen Totalverlust erlitten hat. Die Kalkulation der Versicherer wird sich hinsichtlich der möglichen Haftungshöhe durch diese Abkommen verbessern. Bei einem Motorgüterschiff von 1000 to und 500 PS würde sich nach der künftigen Regelung⁵⁷⁷⁾ eine vom Alter unabhängige Haftungssumme von etwa 300.000,-- DM für Sachschäden ergeben.⁵⁷⁸⁾

2.3. Versicherungsleistung

2.3.1. Fremdschaden

Die Haftung für mittelbaren Kollisionsschaden ist ihrer rechtlichen Natur nach Haftpflichtversicherung. Sie ist jedoch aus "praktischen Gründen und wegen der wünschenswerten Einheitlichkeit der Schiffsversicherung"⁵⁷⁹⁾ der Transportversicherung unterstellt. Aber auch dann, wenn ein Versicherer ausschließlich Deckung gegen mittelbare Kollisionsschäden gewähren würde, wäre diese Kollisions-

577) Der Entwurf des CLN ist Ende Januar 1973 vom Binnenverkehrsausschuß abschließend behandelt und zur Zeichnung aufgelegt worden. Wann durch die Bundesregierung der Entwurf eines Vertragstextes eingebracht werden wird, ist noch nicht abzusehen. Das neue Haftungssystem führt voraussichtlich zu eingehenden Ausführungsvorschriften, die allerdings auf das Seerecht verweisen können. Unter Umständen bleibt die Vereinheitlichung auch erst auf den Rhein und seine Nebenflüsse beschränkt

578) Freise, S. 36, ist für das Seerecht der Auffassung, daß die Sachhaftungssumme nur einen Bruchteil des Schiffswertes ausmacht

579) Motive, S. 188

haftpflichtversicherung Transportversicherung.⁵⁸⁰⁾ Es sollen aber nicht nur die Vorschriften über die Transportversicherung Anwendung finden, sondern ergänzend auch Rechtssätze der Haftpflichtversicherung, soweit sie sich aus der Interessenlage ergeben und geeignet sind, Lücken im Transportversicherungsrecht auszufüllen.⁵⁸¹⁾

Nach § 2 der AVB-Flußkasko haftet der Versicherer bei einer Kollision für die dem anderen Schiff und dessen Ladung zugefügten Sachschäden nur insoweit, als sie zusammen mit der Vergütung für Schäden des versicherten Schiffes die Gesamtversicherungssumme nicht übersteigen.⁵⁸²⁾

Bei Kollision innerhalb Deutschlands ist dies der Haftungswert nach der Kollision, also der mutmaßliche Verkaufs- oder Verkehrswert. Ihn muß der Versicherer bei erheblichen Kollisionen unverzüglich feststellen lassen.

Er wird sich hierbei der Hilfe eines Sachverständigen bedienen, um eine Werttaxe erstellen zu lassen. Die Gegenseite wird dabei zweckmäßigerweise zur Mitwirkung veranlaßt werden.

Denkbar wäre auch, daß die Parteien vereinbaren, sich wegen des Haftungswertes an den Richtlinien der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters für die Ermittlung der Schiffsbeitragswerte auszurichten. Als Haftungswert ist nicht der Versicherungswert maßgebend. Aber auch bei Kollisionen in den Niederlanden wird bei ausschließlichen Kollisionsschäden die abstrakt

580) RFH in VA 1934, S. 52, zustimmend Möller, Rechtsbegriff, S. 176 Fußn. 20, a.M. früher in Kollisionshaftpflichtversicherung, JRPV 1935, 39 (42 f.); a.M. Prölss-Martin, VVG, § 129 Anm. 5. Nach den Allgemeinen Regeln soll die Versicherung der Haftpflicht nur in Verbindung mit und als Ergänzung der eigentlichen Kaskoversicherung möglich sein. Die Kollisionshaftpflichtversicherung soll nicht gesondert als Transportversicherung gedeckt werden dürfen. Diesen Feststellungen kann jedoch nur die Wirkung einer Empfehlung zukommen

581) etwa § 155 Abs. II VVG; Ritter-Abraham, § 78 Anm. 15; Bruck, PVR, S. 422; v. Lehsten, S. 17; Bene, S. 35; a.M. Sieg, MDR 1957, 285; Schlegelberger, § 78 Anm. 11

582) v. Lehsten, S. 31, ist der Auffassung, daß der Ersatz des direkten Kollisionsschadens Vorrang hat

festgelegte Haftungssumme die Grenzen eines ordnungsgemäß bestimmten Versicherungswertes nicht erreichen.

Eine Verteilung der Kollisionsschäden soll zwar nach den AVB verhältnismäßig über den Wert von Schiff und Bruttofracht⁵⁸³⁾ erfolgen, doch ist dies die Ausnahme. Eine Frachtversicherung wird von den Schiffseignern selten abgeschlossen.⁵⁸⁴⁾ Die Kaskoversicherer übernehmen deshalb den Kollisionsschaden oft voll.

2.3.2. Selbstbehalt

Die Ersatzpflicht kann bei Kollisionsschäden beschränkt werden.⁵⁸⁵⁾ Nach § 2 AVB-Flußkasko in Verbindung mit Nr. 4 der Besonderen Bedingungen für das Rheingebiet (ähnlich Wesergebiet) hat der Versicherungsnehmer bei jedem mitteilbaren Kollisionsschaden einen Selbstbehalt von 25 % zu tragen, den er bei Gefahr der Anspruchsverwirkung nicht anderweitig versichern darf. Die Versicherungsleistung bei Haftung der Schäden an Dritte wird auf 75 % der Versicherungssumme⁵⁸⁶⁾ (bzw. des Versicherungswertes bei Vollwertversicherung) begrenzt. Der Versicherer kann jedoch gegen Zahlung eines Prämienzuschlages den Ein-schluß des vierten Viertels von Kollisionsschäden Dritter

583) Bei einer Ballastreife entfällt eine derartige Verteilung

584) Die belgische Regelung, wo die Haftung der Fracht auf 5 % des Schiffswertes festgelegt ist (W. Müller, S. 74), stellt eine starke Vereinfachung für die Berechnung dar, führt aber auch zu einer Verbreitung der Frachtversicherung

585) Maier, S. 307

586) Brockmann, ZfV 1952, 203, ist der Auffassung, daß die Selbstbehalte in der Haftpflichtversicherung nur in Prozenten vom Schaden, nicht aber von der Versicherungssumme ausgedrückt werden können, da es in der Haftpflichtversicherung keine Versicherungssumme gäbe. Dies gilt jedoch nicht für die Kollisionshaftpflichtversicherung, da sie sowohl einen Versicherungswert als auch eine Versicherungssumme kennt

einräumen,⁵⁸⁷⁾ bis auf 5 % davon, die der Versicherungsnehmer selbst tragen muß.

Zu dem Einschluß der Klausel kann dem Versicherungsnehmer wegen der schnelleren und größeren Schiffe, der verstärkten Nachtfahrt und der Zunahme der Verkehrsdichte nur geraten werden.⁵⁸⁸⁾ Kollisionsschäden können beachtliche Höhen erreichen und damit bei einem Selbstbehalt von 25 % die wirtschaftliche Existenz des Versicherungsnehmers gefährden.

2.3.3. Unterversicherung

In der allgemeinen Haftpflichtversicherung gibt es begrifflich keinen Versicherungswert, also auch keine Unterversicherung. Anders ist es bei der Kollisionshaftpflichtversicherung. Hier ist die Möglichkeit der Unterversicherung allgemein anerkannt,⁵⁸⁹⁾ mit der Folge, daß der Versicherer den mittelbaren Kollisionsschaden nur teilweise zu ersetzen hat, wenn, abgestellt auf den Beginn der Versicherung, Unterversicherung vorliegt.

Bruck-Möller⁵⁹⁰⁾ wollen bei einer isolierten Haftpflichtversicherung die Unterversicherung nicht ohne weiteres zur Anwendung bringen, da es "im allgemeinen einer Haftpflichtversicherung eigentümlich sei, daß sie auf erstes Risiko läuft". Dem ist dann zuzustimmen, wenn eine gesonderte Kollisionshaftpflichtversicherung genommen wird mit einer vom Wert des Schiffes losgelösten Summe. Diese Summe ist dann vergleichbar einer Deckungssumme in der allgemeinen Haftpflichtversicherung. Auch die Kollisions-

587) Klausel D DTV-Handb., 255, 259 FK

588) Küas, VW 1969, 1397

589) Ritter-Abraham, § 78 Anm. 18; Sieg, Prämienklauseln, VersR 51, 629; Bruck, PVR, S. 424; v. Lehsten, S.13; differenzierend Bruck-Möller, § 52 Anm. 15

590) Bruck-Möller, a.a.O.

sionsexcedentenversicherung ist als "Zusatzversicherung"⁵⁹¹⁾ Haftpflichtversicherung, auf die die Proportionalitätsregel keine Anwendung findet. Diese Versicherung steht mit einer zusätzlichen Summe neben einer Adhäsionshaftpflichtversicherung. Diese Summe ist in der Binnenschiffsversicherung⁵⁹²⁾ oft losgelöst vom Versicherungswert des Schiffes und muß nicht mit der Kaskoversicherungssumme übereinstimmen.

2.4. ADS

Nach § 78 Abs. 2 ADS ist der Schaden im Verhältnis des Schiffswertes zu demjenigen Wert zu ersetzen, der sich aus dem Schiffswert und der Fracht ergibt.^{592a)}

Beispiel 1: Ist kein Eigenschaden entstanden und beträgt der indirekte Kollisionsschaden 180.000,-- DM, der Versicherungswert des Schiffes 500.000,-- DM und der der Fracht 100.000,-- DM, und entsprechen die tatsächlichen Werte dem Versicherungswert und der Versicherungssumme, so würden zu zahlen haben:

Der Kaskoversicherer im Verhältnis von 500.000 (Schiffswert) zu 600.000 (Schiff + Fracht), also $5/6 = 150.000$ und der Frachtversicherer im Verhältnis von 100.000 (Frachtwert) zu 600.000, also $1/6 = 30.000$.

591) Ritter-Abraham, § 78 Anm. 23

592) In der Seeversicherung muß die Versicherungssumme der Koll.-Excedent.-Vers. mit der Kaskotaxe übereinstimmen. Die enge Verknüpfung beider wird noch deutlicher, wenn es heißt, daß eine Erhöhung bei der Haupt-Kaskopolice automatisch zu einer Erhöhung der Taxe (nicht der Versicherungssumme) bei der Koll.-Excedent.-Vers. führt (DTV-Handbuch, S. 210 SK). Ob bei Differenz zwischen Taxe und Versicherungssumme dann die Unterversicherungsregeln angewandt werden müssen, erscheint aber zweifelhaft

592a) Der vom Versicherungsnehmer zu tragende Selbstbehalt soll bei den folgenden Beispielen außer Betracht bleiben

Da als Schiffswert im Sinne des § 78 ADS nur der nach der Kollision erhalten gebliebene Wert in Betracht kommt,⁵⁹³⁾ ist der Wert im beschädigten Zustand festzustellen.

Beispiel 2: Würde der direkte Kollisionsschaden des versicherten Schiffes 100.000, der Wert des Schiffes nach der Kollision also nur noch 400.000 betragen, die Fracht dagegen unverloren sein, so würden von dem Kollisionsschaden zu zahlen haben:

Der Kaskoversicherer im Verhältnis von 400.000 zu 400.000 + 100.000, also $\frac{4}{5} = 144.000$; der Frachtversicherer im Verhältnis von 100.000 zu 500.000, also $\frac{1}{5} = 36.000$.

Ist das Schiff untergegangen, so trägt die Fracht den Kollisionsschaden allein.⁵⁹⁴⁾ Der Abschluß einer Frachtversicherung ist in der Seeversicherung allgemein üblich.

Da jedoch für die Wertfeststellung des Schiffes verschiedene Zeitpunkte in Betracht kommen können, und um die sich daraus ergebenden Unsicherheiten hinsichtlich der Verteilung des Kollisionsschadens zwischen Kasko- und Frachtversicherer⁵⁹⁵⁾ zu beseitigen, kann die Schiffswertklausel⁵⁹⁶⁾ vereinbart werden.⁵⁹⁷⁾

Als Schiffswert im Sinne von § 78 Abs. 2 ADS gilt dann die Gesamtkaskotaxe. Erhebungen über den Haftungswert des Schiffes erübrigen sich dann also.

593) Argyriades, Haftpflichtschäden, VersR 1963, 607

594) Fricke, Kollisionssersatz, DVersPresse 1928, 668

595) Bruck, PVR, S. 425, bezeichnet wegen der anteilmäßigen Haftung von Kasko- und Frachtversicherer diese als Mitversicherung. Ritter-Abraham, § 78 Anm. 16, sprechen von Teilversicherung

596) DTV-Handbuch, S. 154 SK

597) Zweckmäßigerweise wird sie sowohl in der Kasko- als auch in der Frachtversicherung vereinbart. v. Lehsten, S. 42, Hochgräber, Hauptkapitel, S. 117

2.5. Sportschiffahrt

Nach § 6 AVB-Wassersport⁵⁹⁸⁾ umfaßt diese Versicherung auch den Kollisionersatz an Dritte. Eine ausdrückliche gesetzliche Haftungsregelung für Sportfahrzeuge, vergleichbar dem BSchG für die Berufsschiffahrt, existiert nicht. Der BGH⁵⁹⁹⁾ hat 1961 eine auf Schiff und Fracht beschränkte Haftung für den Schiffseigner eines Sportmotorbootes abgelehnt und dies damit begründet, daß die rechtlichen und sozialen Erwägungen, von denen das BSchG ausgeht, für den Eigner eines Sportbootes nicht zutreffen. Das Sportboot sei kein Schiff im Sinne von § 1 BSchG. 1972 hat der BGH⁶⁰⁰⁾ jedoch einem Sportboot die Schiffeigenschaft zugesprochen und die §§ 3, 4 und 114 BSchG für anwendbar erklärt, ohne jedoch zur Frage der Haftungsbeschränkung ausdrücklich Stellung zu nehmen. Die beschränkt dingliche Haftung eines Sportbootes ergibt sich aber dann bei konsequenter Weiterentwicklung der in diesem Urteil aufgezeigten Grundsätze, da das Gesetz einheitlich angewandt werden muß.^{600a)}

In den Wassersportversicherungsbedingungen einiger Gesellschaften⁶⁰¹⁾ ist der Versicherungsschutz dahingehend erweitert, daß beim Zusammentreffen von Schäden am versicherten Schiff und bei Schadensersatz an Dritte dieser Drittersatz bis zur Höhe der Versicherungssumme unabhängig von der Entschädigungsleistung für Schäden am versicherten Schiff geleistet wird. Es besteht also Versicherungsschutz mit zwei separaten Summen.

598) DTV-Handbuch, S. 321 FK

599) BGHZ 35, 150 = NJW 61, 1526; zustimmend Liesecke, LM § 4 BSchG Nr. 7, der eine Haftungsbeschränkung wegen der oft nicht sehr wertvollen gebrauchten Fahrzeuge für höchst unbillig hält

600) BGHZ 57, 309 = NJW 1972, 539, zustimmend auch hier Liesecke, LM § 1 BSchG Nr. 1, ohne allerdings zur möglichen Haftungsbeschränkung Stellung zu nehmen

600a) Wegen der neuen gesetzlichen Regelung vgl. § 92 Abs. 3 BSchG, BGBI II 1972, 1005: Als Schiff i.S. dieser Vorschriften sind auch Kleinfahrzeuge anzusehen

601) Nord-Deutsche Nr. 7 der Wassersport AVB

Die DTV-Bedingungen kennen in der Wassersportfahrzeugversicherung keinen festen Versicherungswert,⁶⁰²⁾ sondern stellen auf den Versicherungswert bei Eintritt des Versicherungsfalles ab. Sowohl Versicherer als auch Versicherungsnehmer können im Schadensfall verlangen, daß er durch ein Sachverständigenverfahren verbindlich festgestellt wird.

3. Große-Haverei

3.1. Begriff

Das Recht der großen Haverei nach dem BSchG stimmt im wesentlichen mit dem des Seerechts (§§ 700-733 HGB) überein. Es verweist zum Teil auf dieses. Übereinstimmend verlangen beide Gesetze als Voraussetzung der großen Haverei, daß zum Zweck der Errettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr vom Schiffer oder auf dessen Geheiß vorsätzliche Schäden verursacht oder Kosten aufgewendet worden sind. Nach § 78 Abs. 2 BSchG wird die große Haverei, im Gegensatz zum Seerecht, nur von Schiff und Ladung getragen. Die Fracht ist nicht beitragspflichtig.⁶⁰³⁾

Im folgenden soll die Untersuchung auf die Beziehung von Beitragswert zu dem Versicherungswert beschränkt werden.

3.2. Beitragswert

Für den Beitragswert ist nur der Wert maßgebend, der der Gefahr ausgesetzt war, also das Schiff nebst Zubehör am

602) Anders z.B. o.a. Gesellschaft Nr. 9 der Bedingungen: Die diesem Vertrag zugrundeliegende Versicherungssumme gilt als vereinbarter Versicherungswert

603) Groninger, S. 14, hält diese Begünstigung des Schiffseigners nicht mehr für gerechtfertigt, und befürwortet eine Angleichung an die seerechtliche Regelung. In der Praxis wird jedoch oft vereinbart, daß die Fracht in den Beitragswert der Güter eingeschlossen werden soll. Schneider, S. 56 und 60

Ende der Reise (§ 717 HGB). Einen anderen Wert als Grundlage der Beitragsberechnung zu wählen, ist unzulässig. Der Wert bei Antritt der Reise würde vor dem Havereifall eingetretene Verluste unberücksichtigt lassen. Das Schiff wäre mit einer zu hohen Beitragspflicht belastet. Andererseits würden auch Verbesserungen am Schiff, die zwischen Reiseantritt und Havereifall ausgeführt wurden, unberücksichtigt bleiben. Eine Abschätzung des Schiffswertes durch Sachverständige ist nicht, wie bei der Feststellung der Teilschäden nach § 709 HGB, vorgeschrieben. In der Praxis richten sich die Dispacheure⁶⁰⁴⁾ bei der Schiffswertbestimmung⁶⁰⁵⁾ nach den Richtlinien des IVR für die Ermittlung der Schiffsbeitragswerte.⁶⁰⁶⁾

Diese Richtlinien gehen von dem Wert eines unbeschädigten Schiffes aus, so daß noch die am Ende der Reise festgestellten Werte (nicht Kosten⁶⁰⁷⁾) der Ausbesserungen und Anschaffungen abgezogen werden müssen, um den Wert des beschädigten Schiffes festzustellen. Der in den Richtlinien pauschal vorgesehene Abzug von 2/3 von den Reparaturkosten erklärt sich damit, daß die Reparaturkosten und die Wertminderung des Schiffes einander nicht gleichermaßen entsprechen. Bei voller Berücksichtigung der Kosten würde sich ein falscher Beitragswert ergeben. Es bleibt den Beteiligten unbenommen, die sich nach den IVR-Richtlinien ergebenden Werte im Einzelfall wegen der Höhe anzugreifen. Der Nachweis eines falschen Schiffswertes dürfte jedoch schwerfallen, da der Beweis geführt werden müßte, daß der durchschnittlich zu erzielende Verkaufs-

604) § 38 der AVB geht davon aus, daß die Dispache nur von amtlichen Dispacheuren aufgemacht wird

605) Die Ermittlung des zur großen Haverei gehörenden Schiffsschadens und die Wertbestimmung kann im selben Verfahren erfolgen. Sieg, Ausstrahlungen, S. 34

606) Vgl. Abschnitt V 8.4.

607) Schaps-Abraham, II, § 717 Anm. 2

oder Verkehrswert über dem IVR-Wert liegt.

Da nach § 717 Abs. 1 Nr. 2 HGB das Schiff mit dem Betrag des in der Haverei vergüteten Schadens beiträgt, ist dieser zu dem nach den IVR-Richtlinien ermittelten Betragswert wieder zuzurechnen, und zwar ohne jeden Abzug.

3.3. § 37 AVB-Flußkasko

Im Fall einer großen Haverei können für die Schiffsinteressenten zwei Arten von Schäden entstehen, nämlich Aufopferungs- und Haftpflichtschäden. Unter Aufopferungsschäden fallen die vorsätzliche Preisgabe von Sachen oder Vornahme von Aufwendungen, die zur Schadensabwendung oder Minderung gemacht worden sind.⁶⁰⁸⁾ Für sie haftet der Flußkaskoversicherer nach § 144 VVG. Haftpflichtschäden erwachsen durch die Entstehung einer Beitragspflicht des Schiffes. Auch sie werden vom Versicherer ersetzt (§ 133 Abs. 1 S. 1 VVG; § 3 AVB). Insofern ist auch hier die Flußkaskoversicherung zugleich Haftpflichtversicherung.⁶⁰⁹⁾

§ 37 AVB wiederholt noch einmal die allgemeine Unterversicherungsregel aus § 23 der AVB. Die Anwendung der Proportionalitätsregel auch bei den Havereibeträgen ist eine konsequente Folge der Auffassung, daß bei dieser besonderen Art von Haftpflichtversicherung ein Versicherungswert und damit auch eine Versicherungssumme vorhanden ist: In § 37 AVB wird jedoch neben dem Verhältnis von Versicherungssumme zu Versicherungswert noch ein anderes Wertpaar in Beziehung gesetzt, nämlich der

608) Ritter-Abraham, § 29 Anm. 12

609) Prölss-Martin, § 133 Anm. 1; Ritter-Abraham, § 29 Anm. 8 und Bruck, PVR, S. 425 Fußn. 99, sprechen sich für die analoge Anwendung von Haftpflichtversicherungsregeln zur "Lückenausfüllung" aus. Tatsächlich seien aber solche Lücken kaum vorhanden

Versicherungswert und der Beitragswert.

Selbst dann also, wenn der Versicherungswert des Schiffes und die Versicherungssumme einander entsprechen, muß noch die Beziehung von Versicherungssumme und Beitragswert festgestellt werden. Übersteigt der Beitragswert des Schiffes diese, so läuft der Versicherungsnehmer Gefahr, einen Teil der Havareiekosten selber zu tragen.

Zuzustimmen ist der Auffassung von Ritter,⁶¹⁰⁾ daß Versicherungswert und Beitragswert sich regelmäßig nicht decken. Seiner Auffassung jedoch, daß der Beitragswert des Schiffes oft größer sei als der Versicherungswert des Schiffes, kann für die Flußkaskoversicherung im allgemeinen nicht zugestimmt werden. Es ist aufgezeigt worden, daß die IVR-Werte weit unter den DTV-Werten liegen. Bei konsequenter Anwendung der DTV-Tabelle wäre also insoweit eine Unterversicherung nach § 37 AVB nicht möglich. Aber auch dann, wenn bei einer Versicherungswertfestsetzung im Einzelfall von dem DTV-Wert abgewichen wird, wird sie sich noch von der niedrigen Grenze der Werte des IVR fernhalten.

Nur in der Seeverversicherung kann der Unterschied zwischen dem Beitragswert und dem (kleineren) Versicherungswert durch eine Havarie-grosse-Excedentenversicherung⁶¹¹⁾ abgedeckt werden. Sie läuft auf erstes Risiko.⁶¹²⁾

4. Teil- und Kollisionsschaden

Ersatz von Teil- und Kollisionsschäden wird nur insoweit geleistet, wie sie zusammen die Gesamtversicherungssumme nicht übersteigen (§ 2 Abs. 3 VB). Sie werden aus der Kaskoversicherungssumme beglichen.⁶¹³⁾ Diese Summe wird jedoch fast immer ausreichend sein, auch wenn das Schiff

610) Ritter-Abraham, § 30 Anm. 28

611) DTV-Handb., 211 SK

612) HansOLG bei Sasse, Nr. 306

613) Bruck-Möller, § 50 Anm. 26

vor Abwicklung des Schadens zu einer neuen Haftungsreise ausgesandt wird. Dies soll an einem Beispiel verdeutlicht werden. Der Versicherungswert und damit auch die Versicherungssumme eines 1000 to Gütermotorschiffes soll mit 600.000,-- DM angenommen werden. Der hypothetische Verkaufs- und Verkehrswert (Haftungswert) soll in unbeschädigtem Zustand 280.000,-- DM, in beschädigtem 200.000,-- DM betragen. Der Eigenschaden am Schiff soll 80.000,-- DM betragen und das kollidierte Schiff einen Totalschaden erlitten haben. Wird das schädigende Schiff nicht zu einer neuen Reise ausgesandt, so hat die Versicherung 200.000,-- DM an Fremd- und 80.000,-- DM an Eigenschaden zu zahlen. Aber auch dann, wenn das schädigende Schiff schnell repariert und wieder in Fahrt gesetzt wird, hat der Versicherer im Höchstfall 280.000,-- DM für den Fremdschaden und 80.000,-- DM für den Eigenschaden zu zahlen. Der Betrag von insgesamt 360.000,-- DM bleibt also immer noch erheblich unter der Versicherungssumme. Praktisch wird bei einem Kollisionsschaden mit Totalverlust des gegnerischen Schiffes der Versicherer immer neben dem vollen Eigenschaden auch bis zum vollen mutmaßlichen Verkehrswert des schädigenden Schiffes haften, wenn, wie es bei älteren Schiffen der Fall ist, der Versicherungswert erheblich über dem Haftungswert liegt.

Auch bei Kollisionen in den Niederlanden mit dem abstrakten Summenhaftungssystem ist beim Zusammentreffen von Teil- und Kollisionsschäden die Gesamtversicherungssumme ausreichend. In Fortführung des obigen Beispiels wäre die zu zahlende Haftungssumme bei einem Totalverlustfall des gegnerischen Schiffes auf etwa 140.000,-- DM beschränkt. Daß eine richtig bemessene Versicherungssumme den Versicherungsnehmer ausreichend zu schützen vermag, ist auf die Divergenz von Versicherungs- und Haftungswert zurückzuführen.

Der Versicherungswert nach der DTV-Tabelle richtet sich nach dem ursprünglichen Anschaffungs- oder Herstellungswert, von dem Altersabzüge gemacht werden. Der Haftungswert des Schiffes bestimmt sich nach dem Erlös, der bei einem Verkauf des Schiffes oder im Wege der Zwangsvollstreckung zu erzielen ist.

5. Totalschaden

5.1. Konstruktiver Totalschaden

5.1.1. Reparaturunfähigkeit

§ 35 AVB-Flußkasko⁶¹⁴⁾ gibt keine eigene Definition der Reparaturunfähigkeit, sondern verweist auf § 873 HGB, der auf die einschlägige Definition in § 479 HGB hinweist.⁶¹⁵⁾ Das Gesetz unterscheidet zwischen der absoluten Reparaturunfähigkeit,⁶¹⁶⁾ bei der eine Reparatur überhaupt nicht möglich ist, wobei nicht entscheidend ist, ob die Wiederherstellung von wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus vernünftig oder verantwortlich ist,⁶¹⁷⁾ und der relativen. Bei der relativen Reparaturunfähigkeit müssen zwei Komponenten zusammentreffen, nämlich, daß die Reparatur an dem Orte, an welchem sich das Schiff befindet, mangels der dazu erforderlichen Voraussetzungen nicht vorgenommen werden kann, und, daß das Schiff auch nicht an einen anderen Ort, an dem die Reparatur möglich ist, gebracht werden kann.

Der Versicherungsnehmer kann das Schiff zum öffentlichen Verkauf bringen und den Schaden, der zwischen Erlös⁶¹⁸⁾ und Versicherungssumme besteht, ersetzt verlangen.⁶¹⁹⁾

Die Reparaturunfähigkeit kann hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Folgen einem Totalverlust gleich erachtet werden.⁶²⁰⁾

614) Die Regelung beinhaltet schon wörtlich die Bedingungen von 1902, Sammlung S. 6

615) § 77 ADS hat die HGB Regelung übernommen

616) Die Motive, § 141 S. 195, sprechen von einem verlorenen Schiff

617) Schaps-Abraham, § 479 Anm. 3; Schlegelberger-Liesecke, § 479 Anm. 4

618) Oft wird es sich hierbei nur um Schrotterlös handeln

619) Ähnlich die Motive, § 141 S. 195, "die Ersatzsumme mindert sich um den Wert, den das Schiff in diesem (beschädigten) Zustand noch hat"

620) Ritter-Abraham, § 77 Anm. 3 und 14

5.1.2. Stellungnahme

Ist der Versicherungswert nicht taxiert, so muß die Bestimmung bei der Schadensfeststellung erfolgen. Ritter⁶²¹⁾ ist der Auffassung, daß die Sachverständigen den Versicherungswert nur feststellen dürfen, wenn sie auch hierzu ernannt und aufgefordert sind. Dieser Auffassung muß zugestimmt werden.

Es können bei der Versicherungswertbestimmung im Schadensfall die Vorschriften über die Feststellung des Schadens (Sachverständigenverfahren, §§ 24 ff. AVB) nicht analog angewandt werden. In § 22 der AVB, der durch die Versicherungswertklausel abgelöst worden ist, wurde zwar ausdrücklich auf dieses Verfahren Bezug genommen, in der neuen Versicherungswertklausel ist ein derartiger Hinweis jedoch nicht enthalten. Dies ist ein Mangel. Er kann dazu führen, daß die Versicherungswertbestimmung durch Inanspruchnahme der Gerichte erheblich verzögert wird. Zwar hat für den Fall eines solchen Streites das Gericht nach § 287 ZPO unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu entscheiden, und es ist seinem Ermessen überlassen, ob und inwieweit eine beantragte Beweisaufnahme durchgeführt, sowie ob von Amts wegen eine Begutachtung durch Sachverständige anzuordnen ist. Doch wird das Gericht bei seiner Wertfestsetzung sich im wesentlichen auf die Kenntnis von Sachverständigen stützen. Das führt nicht nur zu einem erhöhten Zeitaufwand, sondern auch zu größeren Kosten.⁶²²⁾ Schließlich führt ein Gerichtsverfahren oft auch nur zu einer unnötigen Schärfe im Verhältnis zwischen den Parteien.

Es erscheint daher sachgerechter, in derartigen Fällen ein Sachverständigenverfahren mit der verbindlichen Entscheidung eines Obmanns durchzuführen. Das Sachverständigenverfahren ist insoweit eine "vorgezogene Beweisauf-

621) Ritter-Abraham, § 77 Anm. 31

622) Asmus, Sachverständigenverfahren, ZVersWiss 1962, 189

nahme" des Gerichts. Schließlich hat der Versicherer bei dem Sachverständigenverfahren auch einen größeren Einfluß auf die Verfahrensgestaltung als bei einem Zivilprozeß.⁶²³⁾ Die Dreigliedrigkeit des Fachkollegiums bietet auch die Gewähr eines ausgewogenen Ergebnisses.

5.1.3. Reparaturunwürdigkeit

Die AVB haben auch hier auf eine eigene Definition verzichtet, so daß auf das HGB zurückgegriffen werden muß.⁶²⁴⁾ Reparaturunwürdigkeit liegt danach vor, wenn die unmittelbaren Kosten der Reparatur⁶²⁵⁾ ohne den Abzug des Unterschiedes zwischen alt und neu mehr betragen würden, als drei Viertel des früheren Schiffswertes. Die Feststellung des Bewertungszeitpunktes ist verschieden, je nachdem ob die "Seeuntüchtigkeit"⁶²⁶⁾ während der Reise eingetreten ist oder nicht. Im ersten Fall gilt als der frühere Wert der, welchen das Schiff bei Antritt der Reise hatte. In den übrigen Fällen ist es derjenige, welchen das Schiff, bevor es fahruntüchtig geworden ist, gehabt hat. Der Versicherer ersetzt nach Kürzung um die in den Besonderen Bedingungen vorgesehenen Altersabzüge den Schaden nach der Reparaturtaxe, jedoch nicht über die Versicherungssumme hinaus.

5.1.4. Stellungnahme

Die Wertfeststellung bei der Reparaturunwürdigkeit kann sich im Schadensfall außerordentlich schwierig gestalten, wie dies überhaupt immer dann der Fall ist, wenn es gilt, den Wert eines beschädigten Schiffes rückwirkend für einen bestimmten Zeitpunkt in seinem Gesundheitszustand festzustellen. Denkbar ist auch, daß die Wertfeststellung des Schiffes durch Sachverständige erheblich unter dem Versicherungswert bleibt. Die Reparaturunwürdigkeitsgrenze

623) Asmus, a.a.O., S. 199

624) § 35 AVB verweist über § 873 auf § 479 HGB, wo beide Begriffe definiert sind

625) Schlegelberger-Liesecke, § 479 Anm. 5

626) Für Binnenschiffe zu ersetzen durch Fahruntüchtigkeit

von 75 % ist dann eher erreicht. Der Versicherungsnehmer wird sich gegen eine zu niedrige Festsetzung des früheren Wertes wenden, um die Grenze der Reparaturunwürdigkeit nach oben zu verschieben,⁶²⁷⁾ da die Folgen einer Feststellung der Reparaturunwürdigkeit wegen der Altersabzüge für ihn recht nachteilig sein können. Eine verbindliche Entscheidung darüber, ob eine Reparaturunwürdigkeit des Schiffes vorliegt, ist so lange nicht möglich, wie die oft langwierigen Erörterungen der Parteien über den Wert nicht abgeschlossen sind.

Das Reichsgericht⁶²⁸⁾ hat die Auffassung vertreten, daß man bei der Ermittlung des früheren Schiffswertes sich an diejenige Feststellung halten könnte, die von den Beteiligten schon zu anderen Zwecken getroffen worden seien, nämlich an die vertragsmäßige Feststellung des Versicherungswertes. Diese Feststellung sei keine rein willkürliche Bestimmung, sondern eine zahlenmäßige Fixierung des tatsächlich bestehenden Wertes, wie sich schon daraus ergebe, daß der Versicherer gegen eine zu große Abweichung vom wirklichen Wert vorstellig werden kann. § 873 HGB normiere zwar, daß bei der Ermittlung des Wertes des Schiffes in unbeschädigtem Zustand dessen Versicherungswert außer Betracht zu bleiben habe, doch stehe dem nicht entgegen, den Versicherungswert als "bedeutsames Moment" für die Wertermittlung zu nutzen.

Die ADS haben in der Erkenntnis der Notwendigkeit einer festen Wertgrundlage sich von der HGB Regelung gelöst. Nach § 77 Abs. 2 ADS ist ein Schiff reparaturunwürdig, wenn die Ausbesserungskosten ohne Berücksichtigung eines Minderwertes mehr betragen als der Versicherungswert.

Auch der Flußkaskoversicherer sollte auf den Versicherungswert abstellen und insoweit⁶²⁹⁾ der ADS Regelung

627) Grenze ist aber der Versicherungswert

628) RG in Seuff.Arch., Bd. 47 Nr. 222

629) Die Beibehaltung der 75 % Grenze erscheint aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten sachdienlich

folgen.⁶³⁰⁾ Dies müßte um so leichter fallen, als das "HGB Seerecht" totes Recht ist und in der Praxis durch die ADS ersetzt ist. Das Nebeneinander der verschiedenen Werte und Bewertungsmöglichkeiten muß beseitigt werden. Es erscheint nicht angängig, daß eine sorgfältig vorgenommene Festsetzung des Versicherungswertes, die unter Umständen unter Mitwirkung des Versicherers oder eines Sachverständigen zustande gekommen ist, im Schadensfall keine Bedeutung mehr haben soll. Es würde bei der Beziehung auf den Versicherungswert eine Vereinfachung der Schadensfeststellung und eine Straffung des Bedingungs- werkes, verbunden mit leichter Verständlichkeit erreicht werden.

5.2. Totalverlust

Ein Totalverlust des Schiffes liegt dann vor, wenn es dem Versicherungsnehmer ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen ist. Dies ist dann anzunehmen, wenn es unrettbar gesunken oder in seiner ursprünglichen Beschaffenheit zerstört ist.

In diesem Fall vergütet der Versicherer nach § 40 der AVB bei Vollwertversicherung den Versicherungswert, abzüglich eines Erlöses aus dem Verkauf des Wracks oder der geborgenen Gegenstände.⁶³¹⁾ Ist der Versicherungswert taxiert, so ist die Taxe maßgebend. Ist der Wert von dem Versicherungsnehmer einseitig festgelegt, so muß er beweisen, daß Anfangswert und Versicherungswert einander entsprechen.⁶³²⁾ Bei dem Nachweis eines anderen als des

630) Es sollte dann zugleich eine Anpassung an die ADS Regelung hinsichtlich der gemeinsamen Folgen von Reparaturunfähigkeit und -unwürdigkeit erfolgen

631) So auch schon die Motive, § 141 S. 195, "... daß der Ersatz, welchen der Versicherer bei gänzlichem Verluste des Schiffes zu leisten hat, in der vollen Höhe jenes Wertes (Versicherungswertes) besteht, wenn zugleich die Versicherungssumme nicht niedriger ist", und die Bedingungen von 1902, Sammlung, S. 6

632) Bruck-Möller, § 52 Anm. 42; Drefahl, S. 38

versicherten Wertes muß der Versicherer auf den Wert bei Beginn der Versicherungsperiode abstellen. Hinsichtlich der Berechnung ist von der in der Versicherungswertklausel niedergelegten Auffassung der Zeitwertberechnung auszugehen, die die Berechnung von dem Anschaffungs- oder Herstellungswert eines neuen Schiffes vornimmt. Der Versicherer führt seinen Beweis aber nicht schon dann, wenn er den Wert des Schiffes nach der DTV-Tabelle berechnet. Sie stellt für den Versicherer nur eine Orientierungshilfe dar, gehört aber nicht zur vereinbarten Vertragsgrundlage. Da ihr jedoch eine gewisse "faktische Wirkung" zukommt, wird sie für den Versicherer ein wichtiges Entscheidungsmoment bei der Wertfeststellung sein.

Da, wie bei der Reparaturunfähigkeit ausgeführt, in der Versicherungswertklausel kein Sachverständigenverfahren vorgesehen ist, bleibt offen, wie und durch wen im Schadensfall der Wert bestimmt wird. Wird in der Praxis auch meist das Sachverständigenverfahren für die Versicherungswertbestimmung durchgeführt werden, mit dem Ziel, einen Ausgleich zwischen den widerstreitenden Parteiinteressen vorzubereiten, so wäre doch eine ausdrückliche Klarstellung in den Bedingungen wünschenswert.

Erleidet das versicherte Schiff durch Fremdverschulden einen Totalverlust, so ist der Versicherer im Innenverhältnis bis zur Höhe der Versicherungssumme (des Versicherungswertes bei Vollwertversicherung) erst einmal verpflichtet.

Der schädigende Dritte muß jedoch an den Versicherer nicht Ersatz in Höhe dieses Versicherungswertes leisten, sondern nur in Höhe des Zeitwertes. Es ist Aufgabe des Versicherers, dann die Kongruenz zwischen Zeit- und Versicherungswert zu beweisen. Da jedoch, wie aufgezeigt worden ist, nur selten Zeit- und Versicherungswert übereinstimmen, kann der Versicherer im Innenverhältnis mit einem größeren Betrag verpflichtet sein, als er im Regreßwege zurückerhält.

5.2.1. Minderauszahlung im Totalverlust

Die Regulierung im Totalverlust durch die Versicherer ist nicht einheitlich. Zum Teil wird von ihnen auch nur der mutmaßliche Verkaufswert des Schiffes vor dem Schadensfall, zum Teil aber auch nur der Betrag gezahlt, der zur Anschaffung eines gleichwertigen Schiffes aufgewandt werden muß. Sie sind dabei der Auffassung, daß der Versicherungsfall zu keiner Bereicherung des Versicherungsnehmers führen dürfe, die eintreten würde, wenn die Versicherungssumme (Versicherungswert) auch dann bei Totalverlust gezahlt werden müßte, wenn sie höher als der Zeitwert des Schiffes sei, also den Betrag übersteige, der aufgewendet werden müßte, um ein gleichwertiges Schiff zu erwerben.

Einer DTV-Kommission war die Aufgabe gestellt worden, eine Klausel zu schaffen, die die Interessen der Versicherer im Totalverlustfall im Hinblick auf die niedrigen Verkaufswerte der Binnenschiffe angemessen berücksichtigt. Es wurden drei Alternativen zur Diskussion gestellt:

1. Im Falle des Totalverlustes sollte die Haftung des Versicherers auf einen bestimmten im voraus festgelegten Betrag begrenzt werden.
2. Der Versicherer sollte im Totalverlustfall anstelle des Versicherungswertes den Verkaufswert im Zeitpunkt des Eintritts des Versicherungsfalles ersetzen, höchstens aber den Versicherungswert, in jedem Falle natürlich höchstens die Versicherungssumme.
3. Kombination zwischen 1 und 2.
Der Versicherer sollte im Totalverlustfall anstelle des Versicherungswertes den Verkaufswert im Zeitpunkt des Eintritts des Versicherungsfalles ersetzen, höchstens aber einen bestimmten im voraus festgelegten Betrag.

Die erste Alternative ist von der Kommission favorisiert

worden, weil die Alternativen 2 + 3 den Nachteil haben, daß der Verkaufswert im Einzelfall schwer zu ermitteln ist und weder Versicherer noch Versicherungsnehmer im voraus wissen, welcher konkrete Betrag im Totalverlustfall tatsächlich zu zahlen ist. Auch sind Schwierigkeiten mit den Hypothekengläubigern zu erwarten, da sie keine Schiffe beleihen dürfen, ohne daß die Deckung der Hypothekensumme sichergestellt ist. Bei sinkenden Verkaufswerten könnte diese Summe schnell unterschritten werden. Die vorgeschlagene Klausel für Flußkaskoversicherung mit Minderauszahlung im Totalverlust hat folgenden Wortlaut:

1. Im Falle des Totalverlustes des versicherten Schiffes ersetzt der Versicherer anstelle des Versicherungswertes einen Betrag von DM Von diesem Betrag wird ein etwaiger Erlös aus dem Verkauf des Wracks oder der geborgenen Gegenstände abgezogen.
2. Wenn im Falle der Reparaturunfähigkeit der Versicherungsnehmer von dem nach § 35 AVB in Verbindung mit § 873 Abs. 1 HGB (öffentlicher Verkauf) zustehenden Recht Gebrauch macht, ist die Ersatzpflicht des Versicherers mit dem in Ziffer 1, Satz 1, genannten Betrag begrenzt. Die gleiche Begrenzung gilt, wenn im Falle der Reparaturunwürdigkeit gemäß § 36 AVB der Versicherungsnehmer eine Ausbesserung des Schiffes nicht vornimmt.
3. Die Haftung des Versicherers für Schadensersatz an Dritte wird durch die vorstehende Bestimmung nicht berührt.

Vorbild für diese Klausel ist eine entsprechende Regelung im Seerecht.⁶³³⁾

Der in Ziffer 1 Satz 1 einzusetzende Betrag sollte dem geschätzten Verkaufswert des Schiffes entsprechen und müßte in jedem Fall niedriger als die Versicherungssumme sein.

633) DTV-Handb., S. 174 SK; Schlegelberger, § 71 Anm. 11

Die Klausel ist jedoch auf dem Markt nicht eingeführt worden. Die durch sie getroffene Regelung war nur unter der Geltung des § 22 AVB, der noch vom jeweiligen Wert ausging, verständlich. Es fehlte damals insoweit an einer klaren Versicherungswertdefinition. Mit Einführung der Versicherungswertklausel hatte sie keine Berechtigung mehr. Die Bestimmung des einzusetzenden Wertes (Verkaufswertes) war schwierig. Dieser Wert war oft nicht ausreichend. So etwa wenn zwischenzeitlich eine Erhöhung der Gebrauchtpreise für Schiffe eingetreten war, oder ein gleichwertiges für den alten Preis nun nicht mehr erworben werden konnte. Der Versicherungsmarkt kann derartige Veränderungen nur mit Verspätung berücksichtigen. Die Versicherungsnehmer hätten auch nur schwer verstanden, daß für die Prämienberechnung ein anderer Versicherungswert hätte zugrunde gelegt werden müssen als für den Totalverlustfall. Auch hätte man sich nur schwer dem Verlangen der Versicherungsnehmer widersetzen können, wegen des für den Versicherer bestehenden geringeren Totalverlusttrisikos eine Prämienermäßigung zuzugestehen. Schließlich wären auch bei Einführung der Klausel Schwierigkeiten mit den Hypothekengläubigern zu erwarten gewesen, die bei Zugrundelegung des Verkaufswertes einen oft nur unzureichenden Schutz gehabt hätten.

Die Versicherungswertklausel hat Zweifel über die Höhe der Entschädigung bei Totalverlust beseitigt, so daß aufgrund der Bedingungen nur eine einheitliche Regulierung möglich ist. Nach dieser Bedingungsänderung ist eine Bereicherung des Versicherungsnehmers nicht auszuschließen, denn es kann sich ein Unterschied zwischen Verkehrs- und Versicherungswert ergeben. Doch folgt daraus kein Anspruch des Versicherers aus ungerechtfertigter Bereicherung, denn diese Bereicherung tritt aufgrund des Vertrages, also mit rechtlichem Grunde ein. Bei einer taxierten Police ist es die Taxvereinbarung, bei einer offenen Police ist es die Vereinbarung der Festlegung des Versicherungswertes nach der Versicherungswertklausel. Die Versicherer haben hier eine klare Wertbestimmung geschaffen, die bei der Entschädigungsleistung berücksichtigt werden muß und an der sie

sich festhalten lassen müssen.

Denkbar ist auch, daß in der Klausel für Minderauszahlung im Totalverlust das Wort Verkaufswert ersetzt wird durch die Worte: den Betrag, der erforderlich ist, um ein gleichwertiges Ersatzschiff anzuschaffen.

Dieser Ersatzbetrag kann jedoch nur insoweit gewährt werden, als er die Versicherungssumme nicht übersteigt. Wenn auch hier Auseinandersetzungen über den Begriff der Gleichartigkeit des Ersatzschiffes zu erwarten sind, ist doch diese Form der Ersatzwertfeststellung eher geeignet, die Interessen beider Parteien gerecht zu berücksichtigen.

Nach der derzeitigen Bedingungs-lage muß sich der Versicherungsnehmer nicht mit einer Vergütung einverstanden erklären, mit der ein Ersatzschiff gleicher Art und Güte beschafft werden kann, da dies vertraglich nicht vorgesehen ist.

Wenn in der Praxis gleichwohl verschiedentlich der Versicherungsnehmer ein Ersatzschiff entgegennimmt, so deshalb, weil Meinungsverschiedenheiten darüber entstehen, ob der Betrag der Versicherungssumme, der nach Ersatz des Fremdschadens verbleibt, nicht durch eine Reparatur des versicherten Schiffes in höherem Umfang in Anspruch genommen wird, als durch eine Ersatzbeschaffung.

5.2.2. Totalverlust und Kollisionsschaden

Verursacht der Versicherungsnehmer einen Kollisionsschaden, bei dem der Kollisionsgegner einen Totalverlust erleidet, so erlangt dieser ein Schiffsgläubigerrecht, das jedoch auf den Wert des die Kollision verursacht habenden Schiffes beschränkt ist. Der Versicherungsnehmer kann sich von der Kollisionsschuld durch Hingabe des Schiffes befreien. Diese Hingabe des Schiffes ist kein

Totalverlust, da das Schiff weder total noch teilweise verloren ist. Wohl aber liegt ein Versicherungsfall der Kollisionshaftpflichtversicherung vor.⁶³⁴⁾ Maßgebend für die Entschädigung ist nicht der Haftungswert des Schiffes in Form des Verkaufs- oder Verkehrswertes nach der Kollision, sondern der Versicherungswert, da dieser im Verhältnis des Versicherers zum Versicherungsnehmer maßgebend ist. Erleiden bei einer Kollision im Geltungsbereich des BSchG beide Schiffe einen Totalverlust, so haftet das die Kollision verursachende Schiff nicht, da kein Haftungswert mehr vorhanden ist. Das gegnerische Schiff erhält, sofern es kaskoversichert ist, Ersatz von seinem Versicherer.

Erleidet das die Kollision verursachende Schiff einen Totalverlust, der Kollisionsgegner aber nur einen Teilschaden, so tritt auch hier die Versicherung des geschädigten Schiffes ein.

Bei Kollisionen in Ländern, in denen das Summenhaftungssystem gilt, muß das die Kollision verursachende Schiff auch bei eigenem Totalverlust bis zur Höhe der Haftungssumme Ersatz leisten.⁶³⁵⁾ Wird nach dem in Aussicht genommenen Übereinkommen über die Haftungsbeschränkung von Binnenschiffen dieses Haftungssystem auch für den Geltungsbereich des BSchG übernommen, so ergibt sich hier bei Sachschäden eine vergleichbare Rechtslage. Wegen der sich aus dem Summenhaftungssystem möglicherweise ergebenden Differenz (die zu zahlende Haftungssumme mindert ja die Totalverlustentschädigung) kann der Versicherungsnehmer nur Deckung über eine Kollisionsexcedentenversicherung erhalten.⁶³⁶⁾

634) Ritter-Abraham, § 71 Anm. 8

635) W. Müller, S. 67

636) Bruck-Möller, § 50 Anm. 2

5.3. Sportschiffahrt

Die AVB-Wassersport lehnen sich wegen der Begriffe Totalverlust und Reparaturunfähigkeit eng an die Regelung der AVB-Flußkasko an. Im Falle des Totalverlustes ersetzt der Versicherer den Versicherungswert bei Eintritt des Versicherungsfalles unter Anrechnung eines etwaigen Restwertes.

Beide Parteien können im Schadensfall verlangen, daß der Versicherungswert im Wege des Sachverständigenverfahrens verbindlich festgelegt wird. Wendet man das BSchG auch auf Sportfahrzeuge an, was nach der BGH-Rechtsprechung⁶³⁷⁾ weitgehend erforderlich ist, so haftet das Sportfahrzeug nur mit dem Wert nach der Kollision. Bei den z.T. geringen Werten in der Sportschiffahrt kann das für den Kollisionsgegner, soweit er nicht selbst eine Kaskoversicherung abgeschlossen hat, zu Härten führen.^{637a)}

Nach holländischem Binnenschiffahrtsrecht bestimmt sich die Haftung unabhängig vom Wert des Schiffes nach der Wasserverdrängung⁶³⁸⁾ oder nach der Stärke des Motors.⁶³⁹⁾ Es muß also neben der Kasko- noch eine Kollisionsexcedentenversicherung abgeschlossen werden, um gegen eine mögliche Höchsthaftung ausreichend geschützt zu sein. Der zum Teil angebotene Versicherungsschutz mit zwei separaten Summen, der von dem Versicherungswert ausgeht, kann in derartigen Fällen nicht ausreichend sein.

6. Ausblick

6.1. Kollisionsexcedentenversicherung

Die Binnenkaskoversicherer, die einer Kollisionsexcedentenversicherung sonst ablehnend gegenüberstehen, sind bereit, eine solche Versicherung für Fahrten nach den Nie-

637) BGHZ 57, 309; vgl. VIII 2.5.

637a) Nach dem neuen Übereinkommen (CLN - vgl. S. 169 f.) werden Mindesthaftungsbeträge gelten, die auch auf Kleinfahrzeuge Anwendung finden

638) Motorsportboote, die nicht mehr als 20 km pro Std. erreichen, haften mit hfl 350,-- pro cbm

639) Motorsportboote über 20 km pro Std. haften je PS mit hfl 7.500,--. Minimum jedoch 10.000,--, Maximum hfl 250.000,--

derlanden und in die Schweiz gegen Prämienzuschlag⁶⁴⁰⁾ abzuschließen.⁶⁴¹⁾ Diese Versicherung ist reine Haftpflichtversicherung⁶⁴²⁾ und läuft damit auf erstes Risiko. Dies ist auch ihr entscheidender Vorteil gegenüber einer TuH Versicherung.⁶⁴³⁾ Die TuH Versicherung entschädigt nur dann voll, wenn in der Kaskoversicherung keine Unterversicherung besteht.⁶⁴⁴⁾ Sie ist also insoweit "akzessorisch". Diese Akzessorietät sollte beseitigt werden, um Versicherungsschutz auch für die Fälle zu geben, in denen neben die beschränkt dingliche die beschränkt persönliche Haftung tritt.

6.2. Trennung von Kasko und Haftpflicht

Das zur Zeit in einigen Ländern, möglicherweise bald auch für Deutschland, geltende Summenhaftungssystem wirft die Frage auf, ob es nicht zweckmäßig wäre, Kasko- und Haftpflichtsummen zu trennen. Die von der Tonnenzahl abhängige mögliche Höchsthaftungssumme liegt unter den Kaskowerten und oft auch unter den Verkehrswerten, so daß die derzeitige Deckung für Kollisionsschäden bis zum Versicherungswert nie praktisch werden wird. Von der Kaskoversicherung losgelöste Haftungssummen ließen also eine bessere Ausrichtung auf die besonderen Bedürfnisse sowohl des jetzigen als auch des zukünftigen Haftungssystems zu.

Die Trennung von Kasko und Haftpflichtversicherung mit verschiedenen Summen müßte nicht zu dem Abschluß ver-

640) Küas, VW 1970, 1424, 1,75%

641) DTV-Handb., S. 234 FK

642) Argyriades, Haftpflichtschäden, VersR 1963, 608; Ritter-Abraham, § 78 Anm. 23; v. Lehsten, S. 41

643) siehe Anhang

644) § 1 AVB TuH: Eine etwaige bei der Kaskoversicherung bestehende Unterversicherung geht nicht zu Lasten dieser Versicherung

schiedener Policen bei verschiedenen Versicherern führen, sondern könnte wie bisher bei einem Versicherer und in einer Police jedoch mit getrennten Summen und Prämien gedeckt werden.⁶⁴⁵⁾

Diese Trennung muß auch nicht zu einer Prämienerrhöhung führen, da ja kein weiterer, sondern ein geringerer Haftungsschutz gewährt wird.

Die Trennung hinsichtlich der Summen würde auch zu einer Klärung, ob die Versicherungsforderung zuerst zur Deckung der Ansprüche der Schiffspfandgläubiger (Hypothekengläubiger) oder der Schiffsgläubiger (Kollisionsgläubiger) verwandt werden muß, beitragen.

Auch ließe sich bei Sanierungsmaßnahmen besser differenzieren, je nachdem, ob das versicherte Schiff mehr Teilschäden erlitten oder Kollisionsschäden verursacht hat. Schließlich könnten Überlegungen darüber, ob man bei dem Summenhaftungssystem eine Versicherungspflicht der Schiffe einführt, die Entscheidung erleichtern, wenn man sie auf die "Haftpflichtversicherung" beschränken kann.

Die Trennung der Summen müßte auch dann leicht fallen, wenn man sich verdeutlicht, daß das Kasko- und das Adhäsionsinteresse (Kollisionshaftpflicht) nicht identisch sind.⁶⁴⁶⁾

Endlich wird bei einer ausreichenden Bemessung der Haftpflichtsumme die Kollisionsexcedentenversicherung für den Binnenbereich überflüssig.

Eine Entscheidung werden die Versicherer in absehbarer Zeit wegen des bisher nur geringen statistischen Materials und der noch in größerem Umfange zu sammelnden praktischen Erfahrungen nicht treffen.

Überlegungen in dieser Hinsicht sollten jedoch weiter verfolgt werden.⁶⁴⁷⁾

645) Es müßte insoweit dann auch eine Umstellung des Bedingungswerkes erfolgen

646) Möller, Kollisionsschaden, JRPV 1930, 162

647) Befürwortend für Holland schon 1939 Nolst-Trenité in Hans.RGZ 1939, 144 unter Hinweis auf die Kfz-Versicherung

Schlußbetrachtung

Dem Versicherungswert kommt der Binnenschiffsversicherung eine zentrale Bedeutung zu. Die von den Versicherern neu geschaffene Versicherungswertklausel ist ein guter Ansatzpunkt, doch muß sie noch konsequent in das Bedingungsnetz eingebaut und verbessert werden.

Die zur Versicherungswertbestimmung vom DTV geschaffene Tabelle muß umgestaltet und verbessert werden, wenn sie allgemeine Anerkennung finden soll. Versicherer und Versicherungsnehmer sollten sich verstärkt der Vorzüge der Taxe bedienen, die im Schadensfall Vorteile bietet. Im Schadensfall muß für die Versicherungswertbestimmung ein Sachverständigenverfahren vorgesehen werden. Die Regelung von Reparaturunwürdigkeit und -unfähigkeit sollte an die ADS-Regelung angeglichen werden. Schließlich sollten die Versicherer erwägen, bei der Flußkaskoversicherung getrennte Kasko- und Haftpflichtversicherungssummen einzuführen.

A N H A N G

Versicherungswert und Baurisikoversicherung

1. Endwert- und Staffelsystem

Ein im Bau befindliches Schiff wird erst vom Zeitpunkt des Stapellaufs an zum Schiff.¹⁾ Während des Liegens auf der Helling, des Stapellaufs und der sich anschließenden Ausbauarbeiten auf "flottem Wasser" wird das Schiff durch die Baurisikoversicherung gedeckt. Sie gewährt Versicherungsschutz auf der Grundlage der ADS, der Klausel für Baurisiken und den Zusatzklauseln. Dabei unterscheidet man die Klauseln nach dem Endwert- und nach dem Staffelsystem.

Beim Endwertsystem wird vom Beginn an der Wert des zukünftigen fertigen Schiffes, also die vereinbarte Bau-
summe (Kontraktpreis), als Taxe zugrunde gelegt. Beim Staffelsystem ergibt sich die Versicherungssumme aus den periodisch deklarierten Beträgen. Versicherungswert ist aber der volle jeweils im Risiko befindliche Betrag für den Neubau, sein Zubehör und die Konstruktionsteile.

Die Unterschiede, die sich aus dem Endwert- und Staffelsystem ergeben, liegen also allein in der Bemessung von Versicherungswert und Versicherungssumme.²⁾ Das Staffelsystem ist in seiner Handhabung komplizierter und verlangt zur Vermeidung der Unterversicherung eine ständige Kontrolle der in Betracht kommenden Werte. Es wird deshalb in der Praxis fast nicht verwendet. Ein weiterer Grund hierfür mag auch in der Beleihung des Neubaus durch die Banken zu sehen sein. Bei Neubauten kann als Beleihungswert der vereinbarte Endpreis angenommen werden, der sich im Rahmen des üblichen halten muß und nach Fertigstellung durch Sachverständige überprüft werden kann.³⁾

1) Vgl. Abschnitt I 4.

2) §§ 6 und 7 der Klauseln für Baurisiken (Endwert-/Staffelsystem); DTV-Handb., S. 215 SK (Endwert)

3) Prause, Schiffskredit, S. 274 Anlage VII (Musteranweisung für die Ermittlung des Schiffswertes)

Die Bank hat ein Interesse daran, stets ausreichend geschützt zu sein. Dies ist am ehesten durch das Endwertsystem zu erreichen, da die Festsetzung der Summen nur zu Beginn richtig vorgenommen werden muß. Gegen Ende der Bauzeit ist dann noch einmal eine Überprüfung nötig, ob der Herstellungspreis nicht die vereinbarte Bausumme überschritten hat. Gegebenenfalls muß dann nachversichert werden.

2. Geltung der ADS

Die Anwendung des Seeversicherungsrechts bei der Versicherung des Schiffsbaus beruht auf einem Handelsbrauch.¹⁾ Darauf haben die Versicherer Rücksicht genommen und der Baurisikoversicherung die ADS zugrunde gelegt. Für das Seeplatzgeschäft wird es hierbei auch bleiben. Ob dies auch in Zukunft für Baurisikoversicherung von Binnenschiffen gelten wird, muß die Praxis zeigen. Nach einer von der Interessen-Gemeinschaft Flußkasko herausgegebenen Empfehlung sollen die AVB-Flußkasko als einheitliches Bedingungswerk am gesamten Binnenmarkt angewendet werden. Dies müßte also in Konsequenz auch für den Bereich der Baurisikoversicherung Gültigkeit haben. Eine Neufassung der Klauseln für Baurisiken auf der Grundlage der AVB-Flußkasko erscheint ohne Nachteile möglich.

Gleichwohl ist eine Umstellung wenig aussichtsreich. Es ist im Abschnitt II 3. (Baurisikoversicherung) auf die relativ geringe Verbreitung dieses Zweiges in der Binnenversicherung hingewiesen worden. Schließlich ließ sich aber auch die Interessen-Gemeinschaft bei ihrer o.a. Empfehlung nur von der schlechten Lage in der Flußkaskoversicherung leiten. Auch ist eine deutliche Sanierung des Baurisikogeschäftes bereits 1967/68 durch Anheben der Prämiensätze erfolgt.

1) Kanelakis, S. 13

3. Besonderheiten

Sobald der Neubau vom Stapel gelaufen ist, wird die Kollisionshaftung¹⁾ von Bedeutung. Auch die Baurisikoversicherung ist also insoweit Adhäsionshaftpflichtversicherung. Bei der Probefahrt, dessen Risiko ganz überwiegend mit eingeschlossen ist,²⁾ gilt die Baurisikoversicherung wie eine normale Kaskoversicherung. Der Versicherungsschutz ist jedoch in den Bedingungen gegenüber den ADS erweitert. Die weitestgehende Erweiterung ist wohl darin zu sehen, daß die Bestimmungen über die Seeuntüchtigkeit aufgehoben sind.

Die Baurisikoversicherung kennt keine Separathaftung, obwohl ihr die ADS zugrunde liegen und diese ja dort vereinbart werden kann. Die Schäden am Neubau, an Werfteinrichtungen und durch Ersatz an Dritte sind also beschränkt auf die Versicherungssumme.

In der Baurisikoversicherung entspricht der Versicherungswert des einzelnen Neubaus dem Kontraktpreis oder dem Bauendwert, je nachdem welcher höher ist. Er kann Zulieferungen Dritter, auch des Bestellers, enthalten,³⁾ zu denen es kommen kann, weil Versicherungsnehmer und Versicherter hauptsächlich der Werftunternehmer ist.⁴⁾ Der Schiffsbesteller kann aber auch zum Schutz seines Forderungsinteresses gegen die Gefahren des Schiffsbaus eine Versicherung für eigene Rechnung abschließen. Sie

-
- 1) § 4 Abs. 2 und § 5 Abs. 3 der Klauseln (Endwert); DTV-Handbuch, S. 217, 218 SK
 - 2) Zusatzklauseln Endwert Nr. 9 (Manteltarif) und Nr. 7 (Einzelversicherung); DTV-Handbuch, S. 221, 223 SK; Mindestprämientarif, S. 214. Die Probefahrten sind auf einen Radius von 250 sm vom Erbauungsort beschränkt
 - 3) Zusatzklauseln Endwert Nr. 4 (Mantelvertrag) Nr. 3 (Einzelversicherung); DTV-Handbuch, S. 220, 222 SK
 - 4) Kanellakis, S. 38; der Besteller kann sein Interesse wegen erbrachter Anzahlungen durch eine Kautionsversicherung decken lassen. Sieg, Sicherungsmöglichkeiten, Betr.Ber. 1964, 17

ist in der Praxis jedoch die Ausnahme.¹⁾ Nach den Zusatzklauseln ist ferner vorgesehen, daß die Versicherungssumme als Taxe des Versicherungswertes gilt, so daß die Werft des Nachweises des Versicherungswertes entfallen ist.

Die Baurisikoversicherung kennt zwei Arten von Versicherungssummen. Die Maximal-Versicherungssumme, bis zu deren Grenze die Versicherer überhaupt bereit sind, ein Risiko zu versichern, und die vorläufig deklarierte Versicherungssumme. Wenn der Versicherungswert die vorläufig deklarierte Versicherungssumme übersteigt, so ist dies unverzüglich anzuzeigen. Tritt ein Schaden jedoch schon vorher ein, so haften die Versicherer bis zu 120 % der vorläufig deklarierten Versicherungssumme innerhalb der Grenze der Maximalversicherungssumme ohne Rücksicht auf den Unterschied zwischen Versicherungswert und vorläufig deklarerter Versicherungssumme.²⁾ Auch bei Umbau- und Instandsetzungsrisiken gelten die ADS und die Klauseln für Baurisiken.³⁾ Als Taxe der Bauversicherung gilt der Zeitwert des Schiffes zuzüglich der Baukosten. Der Zeitwert ist durch Sachverständige festzustellen, also zu taxieren. Die sich anschließende Kaskoversicherung hat also auch bei Umbauten einen guten Anhaltspunkt für den Versicherungswert, den sie ohne Bedenken verwenden kann.

1) Kanellakis, S. 61

2) Zusatzklauseln Endwert Nr. 6; DTV-Handbuch, S. 220 SK; dies ergibt sich schon als logische Folge der Zusatzklausel Nr. 4 (die Versicherungssumme gilt als Taxe des Versicherungswertes) und hätte insoweit keiner besonderen Klarstellung bedurft

3) So noch im DTV-Jahrbuch 1965, S. 238; im DTV-Handbuch 1972, sind diese Risiken nicht erwähnt. Es kann jedoch insoweit von einer Weitergeltung der 1965 aufgestellten Grundsätze ausgegangen werden.

Versicherungswert und "Transport- und Haftpflichtversicherung"

Wird nur eine Versicherung für das Binnenschiff nach den AVB-Flußkasko genommen, so ist der Versicherungsschutz nicht ausreichend. Es besteht dann kein Schutz bei der Erhebung von Haftpflichtansprüchen wegen Beschädigung oder Verlust der Ladung des Schiffes und wegen Personenschäden. Hierfür gewährt jedoch u.a. die sog. "Transport- und Haftpflichtversicherung" (TuH) Schutz, die von einigen Versicherern betrieben wird. Sie setzt das Bestehen einer Kaskoversicherung voraus. In der Praxis bedeutet dies, daß der Versicherungswert der Kaskoversicherung in der Police der TuH Versicherung festgehalten wird, weil, wie noch aufzuzeigen sein wird, sie auch zusätzlichen Versicherungsschutz nach verbrauchter Kaskoversicherungssumme gewährt. Dies enthebt den Versicherungsnehmer jedoch nicht der Verpflichtung, auch hier die technischen Angaben des Schiffes vollständig zu machen. Die TuH Versicherung schließt sich dem Versicherungs- und Geltungsgebiet der Kaskoversicherung an. Beide Versicherungen stehen jedoch grundsätzlich nebeneinander. Eine bei der Kaskoversicherung bestehende Unterversicherung hat auch bei der TuH Versicherung Bedeutung. Sie entschädigt dann nur anteilig, ist also insoweit "akzessorisch". Beide Versicherer prüfen unabhängig voneinander, ob ein ersatzpflichtiger Schaden vorliegt.

Das Haftungslimit der TuH Versicherung beträgt für jeden einzelnen Schadensfall 150.000,-- DM. Diese Summe kann nur für Personenschäden gegen Prämienzuschlag erhöht werden. Die Prämie in der TuH Versicherung richtet sich nach der Tonnage und der PS-Zahl.¹⁾ Sie gewährt Versicherungsschutz nicht nur für die Ladungs- und Personenhaftpflichtschäden, sondern darüberhinaus auch Ersatz

1) Die Grundprämie beträgt bei Motorschiffen je Lade-
tonne 0,65 DM, bei Schubbooten 1,15 DM je PS. Für
Tankschiffe und Charterfahrzeuge erfolgt ein Zu-
schlag von 25 bzw. 15 %

für Kollisionsschäden an fremden Wasserbauwerken und Schiffen und zwar insoweit, als die bestehende Kaskoversicherung zur Deckung dieser Schäden nicht ausreicht, sowie für die Kosten der Beseitigung des gesunkenen Schiffes, wenn sie behördlicherseits veranlaßt ist und der Kaskoversicherer auf die Bergung verzichtet hat.

Dadurch, daß die TuH Versicherung auch Kollisionsschäden deckt, die über die Kaskoversicherungssumme hinausgehen, also der Sache nach Kollisionsexcedentenversicherung ist, hat sie Einwirkung auf den Kaskoversicherungswert. Der Versicherungsnehmer hat, wenn der Versicherungswert oder die Taxe zu niedrig festgesetzt ist oder Wertschwankungen oder -änderungen nicht berücksichtigt worden sind, eine zusätzliche Summe zur Verfügung. Da der Kaskoversicherer jedoch wegen der damit verbundenen Auswirkungen auf die Prämie ein Interesse an einer der Wirklichkeit entsprechenden Versicherungssumme und der damit verbundenen genauen Bestimmung des Versicherungswertes hat, wird die TuH Summe bei Kollisionsfällen nicht oft in Anspruch genommen werden. Immerhin kann jedoch bei nicht unerheblichen Eigenschäden, die mit erheblichen Fremdschäden zusammentreffen, die zusätzliche Deckungssumme notwendig werden. Die Notwendigkeit dieser Versicherung hat sich in der Vergangenheit vereinzelt schon bei Kollisionen in den Niederlanden gezeigt, die bereits die Summenhaftung kennen.

Nach der bald zu erwartenden Neuordnung des Binnenschiffahrtsrechts als Folge des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Binnenschiffen (CLN) wird eine Personenhaftpflichtversicherung für den Versicherungsnehmer notwendig werden, wenngleich an eine Versicherungspflicht in Anbetracht der noch nicht sehr zahlreichen Personenschäden nicht gedacht ist. Ausreichender Versicherungsschutz kann dann schon mit der heutigen Versicherungsform der TuH Versicherung erreicht werden. Bei einem 1000 Tonnen Schiff würde etwa

eine Deckungssumme von 1 Mio. ausreichend sein.¹⁾

Ist somit für das künftige Summenhaftungssystem hinsichtlich der Personenschäden schon hinreichender Versicherungsschutz gegeben, so müßte zu dem nach den bisherigen Grundsätzen nötigen richtigen Kaskowert des Schiffes zusätzlich noch die Haftungssumme des Schiffes versichert werden. Ob dies im Rahmen der Kaskoversicherung oder durch eine gesonderte TuH Versicherung geschehen wird, muß abgewartet werden. Für die Zusammenfassung beider Risiken bei einem Versicherer könnte die vereinfachte Schadensbearbeitung sprechen. Jedenfalls wird die TuH Versicherung in Zukunft für jeden Binnenschiffer unentbehrlich werden.

Für die Sportschiffahrt ist neben dem Abschluß einer Kasko- und damit auch Kollisionshaftpflichtversicherung der Abschluß einer Haftpflichtversicherung gegen Personenschäden dringend anzuraten.

1) Prämienzuschlag hierfür 25 %. Die Netto-Jahresprämie eines 1000 to Motorschiffes würde sich z.Zt. dann auf etwa 812,-- DM stellen

Versicherungswert und Maschinenversicherung

Die Maschine des Binnenschiffs ist in der Flußkaskoversicherung nach § 5 AVB nur im Strandungsfall versichert. Der Strandung werden gleichgeachtet der Zusammenstoß von Schiffen, das Sinken, der Brand und die Explosion des Schiffes. Durch die Maschinenversicherung werden vorwiegend die verschiedenen Arten der Betriebsschäden versichert, die nicht Gegenstand der Flußkaskoversicherung sind und dort auch nicht versichert werden können. Die Allgemeinen Maschinenversicherungs-Bedingungen (AMB) gehen von dem Prinzip der Vollwertversicherung aus. Für die Versicherungssumme ist der jeweilige Versicherungswert maßgebend. Maßstab für die Versicherungssumme ist der Neuwert der Maschine. Dieser Wert ist aus Zweckmäßigkeitsgründen gewählt worden.¹⁾

Maßgebend kann auch hier nur der Listenpreis sein, nicht aber ein Sonderpreis.²⁾ Der Versicherungswert setzt sich aus den bei Abschluß des Vertrages gültigen Listenpreisen zuzüglich der jeweiligen Kosten der Fracht und Montage sowie der mitversicherten Fundamente zusammen.³⁾ Ändert sich dieser Listenpreis während der Versicherungsdauer, so muß die Versicherungssumme, wenn keine Unterversicherung eintreten soll, geändert werden, da Versicherungswert der jeweilige Listenpreis ist.⁴⁾ Ist für eine Maschine ein Listenpreis nicht mehr zu ermitteln, so ist der hypothetische Herstellungswert maßgebend. Bei Teilschäden werden alle Kosten erstattet, die zur Wiederherstellung des versicherten Objekts erforderlich sind. Im Totalschadensfalle bildet der Zeitwert die Grundlage für die Entschädigung unter Berücksichtigung der Restwerte und des

1) Gerlach, S. 79

2) Hilbert, S. 23; Martin, VW 1969, 79

3) Diese sind Teile der versicherten Sache und als Einheit zu sehen. Gerlach, S. 80

4) Martin, a.a.O.

Selbstbehaltes. Eine automatische Anpassung der Listenpreise (Erzeugerpreise) und damit des Versicherungswertes ist in der Maschinenversicherung vorgesehen durch die Prämiengkorrektur (-Klausel).

Sie berücksichtigt die vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Indices für Erzeugerpreise und Bruttostundenverdienste in der Investitionsgüterindustrie. Die Preisentwicklung wird mit 30 %, die Lohnentwicklung mit 70 % berücksichtigt.

Die automatische Anpassung der Prämie, die ja auch in anderen Versicherungszweigen bekannt ist, bringt für den Versicherungsnehmer den Vorteil mit sich, kaum jemals unterversichert zu sein.

Der in der Maschinenversicherung festgelegte Versicherungswert hat für die Kaskoversicherung keine Bedeutung. Zwar gehen beide Versicherungen von dem Neuwert aus, jedoch macht die Kaskoversicherung im Gegensatz zur Maschinenversicherung hiervon Altersabzüge. Die Werte in der Maschinenversicherung sind deshalb aktueller als die in der Kaskoversicherung, weil sie eine Spezialversicherung ist, in der eine jährliche Wertanpassung erfolgt.

Die DTV-Tabelle könnte deshalb bei ihrer Wertberechnung die Werte der Maschinenversicherung übernehmen oder sich ihnen anpassen. Von diesen Ausgangswerten müßten jedoch Altersabzüge gemacht werden.

Versicherungswert- und Rückversicherung

Die Vereinigung zahlreicher größerer Risiken und ihre Gleichartigkeit, wie sie bei Binnenschiffen vorkommen, macht für den Transportversicherer eine Rückversicherung nötig. Die Rückversicherung ist eine Nebenart der Haftpflichtversicherung. Sie geht in ihren Anfängen auf die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts zurück und hat sich zunächst an die Seeversicherung angelehnt.¹⁾ Die Notwendigkeit der Rückversicherung ergibt sich auch dann, wenn schon eine Mitversicherung besteht, d.h. mehrere Erstversicherer an der Police beteiligt sind, da die übernommenen Zeichnungsbeträge noch immer hoch sind. Die Rückversicherung ist aber nicht dazu da, die Risiken vollständig von einem Versicherer auf den anderen überzuwälzen, vielmehr behält der Vorversicherer ein Maximum, einen Höchstbetrag, der seinen Erfahrungsgrundsätzen entspricht.²⁾ Es gibt die verschiedensten Formen von Rückversicherungsverträgen, auf die hier einzugehen nicht notwendig ist, da allen gemeinsam ist, daß ein Vertrauensverhältnis zwischen Vor- und Rückversicherer besteht,³⁾ das vornehmlich bei der Schadensabwicklung eingreift, die weitgehend dem Vorversicherer überlassen ist. Bei der Schadensabwicklung ist vom Vorversicherer so zu verfahren, "wie ein verständiger, billig denkender Versicherer, wenn er nicht rückversichert wäre, verfahren würde."⁴⁾ Diese Grundsätze finden aber auch schon vorher Anwendung. So darf der Vorversicherer keine ungewöhnlich schlechten Risiken nehmen, oder, wenn der Rückversicherer prozentual an der Prämie beteiligt ist, zu unzureichenden Prämien

1) Sieg, Ausstrahlungen, S. 37/38

2) Ritter-Abraham, § 1 Anm. 127

3) Herrmansdorfer, S. 268

4) Ritter-Abraham, § 1 Anm. 154

versichern. Dies bedeutet, daß der Vorversicherer auch auf ausreichende Versicherungswerte achten muß, da ja z.Zt. in der Binnenschiffsversicherung hiervon noch die Prämien berechnet werden. Andererseits muß der Vorversicherer zu hohe Versicherungswerte, die nicht den Gegebenheiten entsprechen, ablehnen, da dadurch der Rückversicherer unberechtigterweise verpflichtet werden könnte.

Soweit der Rückversicherungswert durch den Versicherungswert des Schiffes bestimmt wird, ist auch hier der Wert maßgebend, den das Schiff beim Beginne der Versicherung gehabt hat, ausschließlich aller Nebenkosten.

Hält der Versicherer sich an die DTV-Tabelle, die auch dem Rückversicherer bekannt ist, so wird er kaum Gefahr laufen, das Vertrauensverhältnis zum Rückversicherer zu verletzen. Liegt der Vorversicherung eine Taxe zugrunde, so hat diese auch in der Rückversicherung Bedeutung.¹⁾

Zwar besteht zwischen Vor- und Rückversicherer eine Interessengemeinschaft, da der Vorversicherer keinen Versicherungsschutz ohne Rückversicherung geben kann, der sein Maximum übersteigt, und der Rückversicherer an den Einnahmen und Ausgaben des Vorversicherers teilnimmt, es erfolgt aber in der Praxis nur ganz selten eine Abstimmung über das versicherte Risiko und seine Werte höchstens dann, wenn es sich um Flotten, Spezialfahrzeuge oder ähnliche Großrisiken handelt.

Schließlich zeigt sich auch bei den Sanierungsmaßnahmen zur Gesundung des Flußkaskogeschäfts ein indirekter Einfluß der Rückversicherer, da die verstärkten Bemühungen nicht zuletzt auch auf ihr Betreiben zurückzuführen sind. Gegenseitigkeitsvereinen wird Rückversicherung von Flußkasko-Erstversicherern durch Schadensexcedentenverträge gewährt.

1) Ritter-Abraham, § 6 Anm. 41

Lebenslauf

Ich wurde am 30. Januar 1944 in Bleicherode, Harz, als 2. Sohn des Richters am Kammergericht Dr. Joachim Klopsch und seiner Ehefrau Margarete, geb. Friedrich, geboren.

Im Jahre 1950 wurde ich in die 5. Grundschule in Berlin-Spandau eingeschult, die ich bis zum 4. Schuljahr besuchte. Den Rest meiner Grundschulzeit verbrachte ich auf der Waldgrundschule in Berlin-Charlottenburg, von der ich auf die Waldoberschule überwechselte. Dort bestand ich im März 1964 mein Abitur.

Im April 1964 begann ich eine Lehre als Versicherungskaufmann bei der Allianz-Versicherungsaktiengesellschaft Berlin, die ich frühzeitig durch Lehrabschluß im September 1966 beenden konnte.

Mit dem Wintersemester 1966/67 begann ich das Studium der Rechts- und Staatswissenschaften an der Freien Universität Berlin. Im Mai 1971 bestand ich in Berlin die erste juristische Staatsprüfung. Seit Juli 1971 bin ich als Referendar im Kammergerichtsbezirk tätig.

Die während meiner Lehr- und Studienzeit begonnene Tätigkeit in einer Versicherungsagentur, deren Schwergewicht bei der Schiffversicherung liegt, habe ich während der Referendarzeit fortgesetzt.

Ich bin verheiratet und habe ein Kind.

